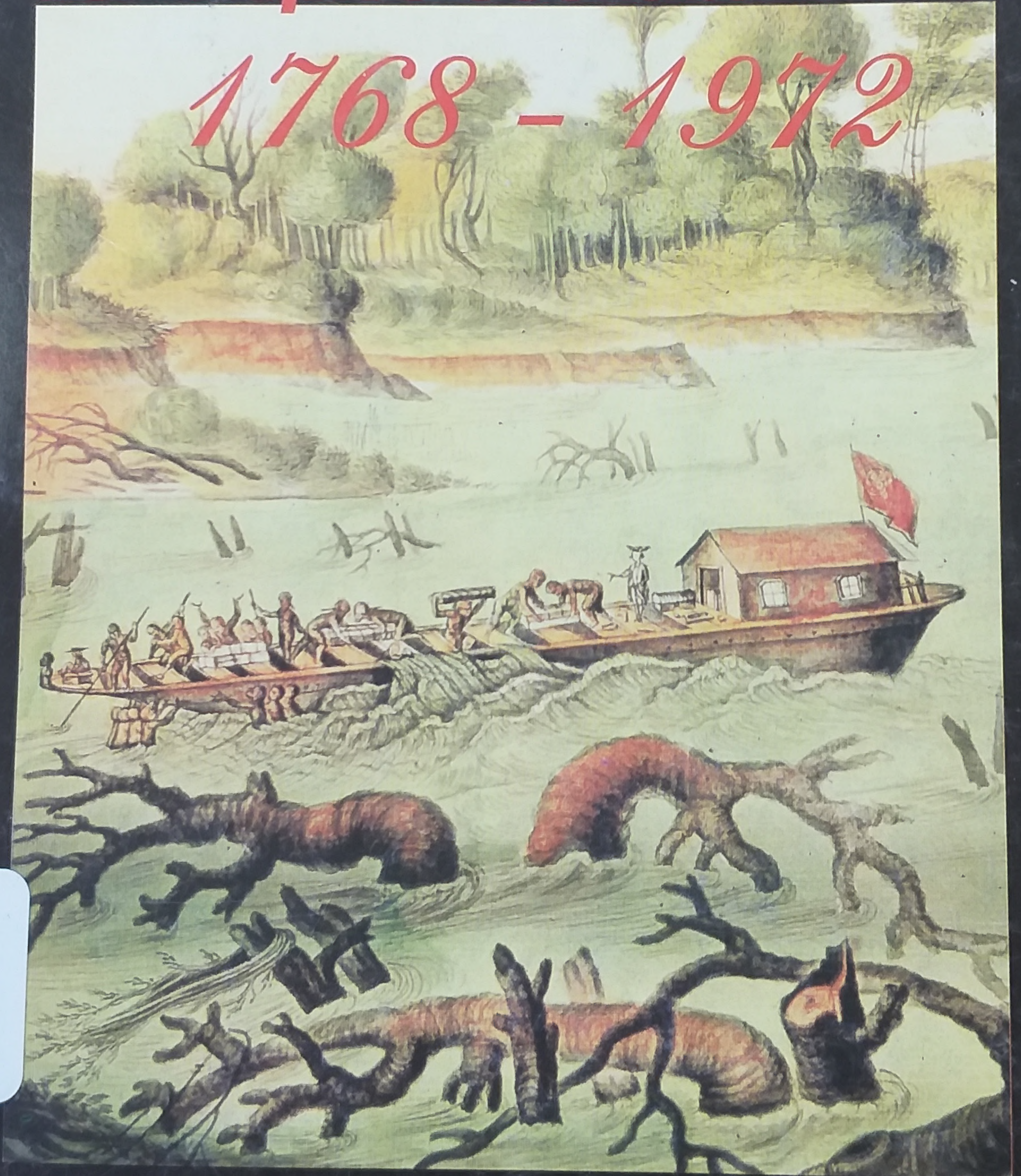


*Gustavo Rodríguez Ostría*

# *Historia* **del Trópico Cochabambino**

**1768 - 1972**



*Prefectura del Departamento de Cochabamba*



984.23.

R.696h  
e.1

Cochabamba - Historia

**Gustavo Rodríguez Ostria**

**Historia del Trópico  
Cochabambino**

**1768-1972**

PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO DE COCHABAMBA

**Bolivia, paso a paso**



1997

Gustavo Rodríguez Ostría  
Registro de la propiedad intelectual  
bajo Depósito Legal N° 2-1-931-97

Prohibida la reproducción total  
o parcial de este libro

Ilustración Tapa:

"Río Chapare".  
Dibujo de Lázaro de Ribera  
1786-1794

Impresor:

Impresiones Poligraf

BIBLIOTECA S.I.P.  
CENTRO PEDAGÓGICO Y CULTURAL S.I.P.

No. de inventario 39502

Obra adquirida mediante

donación

Valor \$ 5.00

Valor \$ Rencato Crespo

Fecha 2015-06-08

**PARA LA FAMILIA ZABALA CANEDO**



*"Comenzó el mundo con el corazón de las sombrías selvas habitadas por los Yuracarés. Un genio maléfico, llamado Sararuma o Aima Suñe, abrazó toda la campaña. No se escapó de este incendio ningún árbol, ningún ser vivo. Un hombre que había tenido la precaución de hacerse morada subterránea muy profunda, a la que se había retirado con provisiones mientras durase el fuego, fue el único que escapó al desastre universal.*

*Para asegurarse si las llamas tenían siempre la misma fuerza, este hombre sacaba de tanto en tanto fuera de su agujero una larga vara, las dos primeras veces la retiró encendida, pero a la tercera estaba fría. Aguardó todavía cuatro días antes de salir. Paseándose tristemente por esta tierra desolada y sin abrigo, quejábase de su triste sino, cuando viniendo de tierras lejanas, Sararuma se le apareció, completamente vestido de rojo y le dijo: - aunque Yo soy la causa de todo el mal, tengo, sin embargo, compasión de Ti.*

*Luego le dio un puñado de semillas de las plantas más necesarias para la vida humana, ordenándole que las sembrase. Como por encanto se formó instantáneamente un bosque magnífico".*

**Mito Yuracaré de la Creación, recogido por Alcides D'orbigny en 1832**

*Cochabamba no ha caído aun en cuenta del porvenir grandioso que le ofrece a sus pueblos la región del Chapare, Sécore y Chimoré y estoy seguro que un día no muy lejano la prosperidad de esa región, llegará a ser el eje de la actividad industrial de la República.*

*La región del Chapare, ofrece como ninguna otra, ventajas incalculables para la agricultura, ventajas que la colocan en condiciones superiores a cualquier otras zonas, pues a fertilidad de sus tierras, hay que agregar su proximidad con los mercados del Beni y el interior de Bolivia, a cuyos centros puede enviar sus productos con ventaja*

**El corresponsal de "El Republicano" en el Chapare  
14 de febrero de 1924.**

## INTRODUCCION

Infierno y Paraíso. La situación del trópico cochabambino satura hoy por hoy las páginas de la prensa mundial y nacional, pero bolivianos(as) en general y cochabambinos (as) en particular, recién descubrieron masivamente esta región del país en los años 80s de este siglo; lamentablemente, merced al despliegue de su arista más perversa: el narcotráfico.

Antes de que ello ocurriese, este vasto y húmedo territorio, cuyos primeros atisbos se encuentran a no más de 70 kilómetros de la ciudad de Cochabamba y cuyo núcleo, a 180 kilómetros, constituía en el imaginario geográfico local apenas un espacio marginal escasamente poblado, frontera de recreo de fin de semana o escenario de fantásticas aventuras de caza y de pesca. Se habían perdi-



do en el olvido, incluso, las huellas del importante rol comercial y económico que le fue asignado a fines de la colonia y durante el primer siglo republicano.

Los cochabambinos simplemente no sentían el trópico. Quizá porque éste configura un medio ambiente muy diferente al tradicional e histórico hábitat qochala, marcado por una vida secular y milenaria en un valle cerealero circundado de cordilleras y montañas que lo separan abruptamente de la altiplanicie andina y del bosque húmedo. Aunque los habitantes del Departamento de Cochabamba persisten -peso muerto de la tradición- en autodenominarse "vallunos", en rigor de verdad, ni la geografía ni la socioeconomía regional les ayudan a mantener el mote su identidad.

Una enmarañada red, sobre la que se tienen visiones ambivalentes, envuelve a la región al destino del trópico. Éxito logrado a un costo notable, merced a la paulatina destrucción de los grupos étnicos originarios, la modificación del uso de su ecosistema y la vinculación regional al circuito negro de la economía clandestina.

Sacándola de su relativo olvido, la cocaína ha reservado una condición muy diferente para esta parte de los Andes Orientales, al asociarla con la violencia y el dinero negro, y atrayendo como un poderoso magneto a miles de migrantes que huyen de sus depauperadas pertenencias agrícolas y buscan allí oportunidades que les niegan las ciudades.

A pesar que la pregunta ¿dónde va el Chapare?<sup>1</sup> se constituye en la pregunta decisiva, casi existencial, es escasa, en cambio, la atención que se pone en recorrer el camino inverso e interrogarse sobre el contraste histórico que dio lugar a la configuración de este escenario humano y medioambiental y a la herencia dejada por el

<sup>1</sup> Título de un conocido libro de Blanes, José y Gonzalo Flores publicado en 1984 por CERES, (Cochabamba) y escrito al calor de las primeras investigaciones académicas sobre el Chapare.

esfuerzo de siglos para acoplar el trópico con las valladas cerealeras de Quillacollo, Tarata o Sacaba.

La literatura (económica, agroecológica, antropológica y etnohistórica) disponible actualmente relativa al trópico cochabambino se especializa en la búsqueda de alternativas viables y atractivas para las economías campesinas productoras de coca; éstas que arreciaron precisamente con el auge cocainero de los 80s. de este siglo, hicieron de la región un obligado refugio para cerca a trescientas mil personas que giran en torno al cultivo y comercialización de la hoja de coca.

Omisiones imperdonables pues la historia del trópico es capaz de encerrar insospechadas claves para la identidad cochabambina.

La geografía humana del pasado contribuye, al reconstruir la imagen de una región en un período definido, a explicar la génesis y devenir de la situación presente.

En nuestro libro, examinaremos en consecuencia, desde un ángulo político-administrativo, la constitución del territorio que hoy llamamos el trópico cochabambino, que comprende un área de dos millones y medio de hectáreas aproximadamente y cuyos límites son, por el Sur y parte del Oeste, la ceja de monte de las últimas estribaciones andinas, por el Este, el río Ichilo y por el Oeste, el río Sécore.

Tres Provincias cochabambinas, Chapare, Tiraque y Carrasco, tienen acceso actualmente a este ecosistema, sede de la más importante extensión de cultivos de coca en Bolivia.<sup>2</sup> Si bien nuestro trabajo abarca a todas ellas, se concentra, por razones plausibles, en la del Chapare; y dentro de ella en un área comprendida entre Puerto Patiño, Villa Tunari (San Antonio), Chimoré y Puerto Todos Santos. Nuestra elección no es gratuita; es allí en propiedad donde trans-

<sup>2</sup> CIDRE. *Monografía del Trópico. Departamento de Cochabamba*, 1989



curren los ejes de la historia colonial y republicana del Chapare Tropical\* que pretendemos narrar en este texto.

Los núcleos tropicales de la actual Provincia de Tiraque, como el cantón Vandiola y de la también actual Provincia Carrasco, como los cantones de Icuna y Arepucho, tienen en cambio una dinámica histórica distinta, sólo por momentos entrelazada con la Provincia Chapare. Bien merecen por tanto una atención nítida y detenida, que no podemos dar aquí. En este libro nos limitaremos solamente a considerar los aspectos fundamentales de su pasado; sobre todo en lo que hace a su vinculación con la Provincia Chapare.

Pretendemos en suma mostrar la manera en que durante los siglos XVIII, XIX y XX (1768-1972), se van tejiendo las puntadas iniciales, la antesala digamos, de las complicadas y contradictorias redes humanas y físicas que configuran el actual trópico cochabambino. Por decirlo de otro modo, en este lapso, hoy olvidado, se construyó la infraestructura física (y humana) que permitió el posterior avance colonizador de los años 80s.

Dos caminos jalonan nuestro estudio, lo que subraya la influencia decisiva que ellos han jugado en la historia de un trópico, aislado y marginalizado. El primero, corresponde a la búsqueda alentada en 1768 por el obispo de Santa Cruz, Francisco Ramón de Herbozo de una comunicación directa con Moxos, cruzando el trópico cochabambino. El segundo, en tanto, a dos siglos de distancia, trae a la memoria la inauguración de la carretera entre Cochabamba y Villa Tunari y un año más tarde con Puerto Villaroel, sobre el río Ichilo. De ahí en adelante la fisonomía del trópico será otra.

Lo que hoy conocemos por el trópico cochabambino no fue, de

otro lado, un territorio vacío, solo poblado de exuberantes plantas, caudalosos ríos y fieros animales: fue sede igualmente de culturas indígenas, principalmente Yuracarés,<sup>3</sup> pero también Yuquis y Chimanes.

La presencia de miles y miles de migrantes recientes -mestizos, quechuas y aimaras- que se han sobrepuesto, disputando territorio y recursos naturales a los habitantes originales, ha escondido este aspecto. La historia del trópico es, desde ese punto de vista, una historia de una conquista y de derrota: la de los originales habitantes del bosque húmedo.

Actualmente, los Yuracarés, que son el grupo indígena que da sentido de la historia del trópico que abordamos en este libro<sup>4</sup>, viven, en un número estimado de dos mil a tres mil personas<sup>5</sup>, tanto entre el río Chapare y el Ichilo como el Isiboro y el Sécore, que hoy conforma un Parque Nacional. Si la primera zona tiene una larga tradición de asentamientos "civilizatorios", unos con fines religiosos y otros con afanes más mundanos, la segunda, en tanto más alejada del núcleo colonizador, se había conservado prácticamente sin penetraciones hasta hace una década, cuando los colonos quechuas y mestizos irrumpieron, para cultivar la apetecida coca, en el último reducto virgen Yuracaré.<sup>6</sup>

La historiografía bolivianista posee una rica y sugestiva pro-

3 Nombre de origen quechua que significa hombres blancos (yuraj=color blanco; caraj=piel), posiblemente por la claridad de su tez, o las frecuentes manchas blancuzcas que les ocasionan enfermedades de la piel.

4 De los otros grupos se conoce muy poco. No aparecen nunca en las fuentes históricas consultadas, lo que subraya su escaso contacto con el proceso colonizador del Chapare tropical.

5 Lamentablemente no existe un sólo censo colonial o republicano que permita establecer con un buen grado de veracidad la población Yuracaré. En el siglo XVIII se estimó que abarcaría entre unas ochocientas y dos mil personas. En el siglo XIX en cambio se postuló que su número alcanzaba de mil a mil quinientos.

6 Los Yuracarés no obstante no cultivan coca y su subsistencia depende de sus sembradíos de maíz, arroz, yuca y plátano. También venden fuerza de trabajo a los colonos quechuas y mestizos de reciente asentamiento en las proximidades del hábitat Yuracaré.

\* Usaremos el término de *trópico cochabambino* para referirnos a la selva húmeda de las provincias de Tiraque, Carrasco y Chapare; en cambio el término del *Chapare tropical* únicamente para esta última provincia.



ducción en relación a las cambiantes y contradictorias relaciones, en los siglos XIX y XX, entre la sociedad criolla posindependentista y los pueblos andinos, básicamente el aimara.<sup>7</sup> No sucede lo mismo con los habitantes del Este de los Andes; la historia de ésta periferia y margen (borderlands) aún demanda de autores(as).<sup>8</sup> Los Yuracarés -indígenas del trópico por excelencia- no concitan en particular la atención de los historiadores.<sup>9</sup>

Para cubrir este agujero negro, abordaremos los resultados y modos de la confrontación/relación entre los Yuracarés y los sucesivos avances de españoles y criollos que trataron de modificar el modo de ser, vivir y comportarse de este grupo étnico desde finales del siglo XVIII hasta las dos primeras décadas del siglo XX. Los dos límites temporales a los que acudimos no son simples complementos referenciales, sino partes indisolubles -origen y desenlace- de un mismo proceso. De ahí, la necesidad de tomar la historia Yuracaré en una perspectiva larga.

Como toda investigación, que es más un proceso que un punto final, nuestros resultados no pretenden ser definitivos. El autor estaría más que satisfecho si la lectura de este libro estimula otros trabajos similares y contribuye a leer el trópico desde una nueva óptica. No como la historia de la pérdida de un paraíso, sino de un desgarrador, como enriquecedor, encuentro entre el mundo de la selva húmeda y los valles cochabambinos.

7 Para un panorama general del debate historiográfico es útil consultar el segundo número de la revista *Data*, publicada por la Universidad Andina Simón Bolívar y el Instituto de Estudios Andinos y Amazónicos en 1991.

8 Existe sentida y sensata demanda de investigaciones del impacto de las nuevas repúblicas sobre las sociedades indígenas esparcidas en las últimas estribaciones de la cordillera oriental.

9 La excepción es el trabajo de Heinz Kelm "Constancia y Cambio Cultura entre los Yuracarés: Bolivia Oriental" Fotocopia. Biblioteca Etnológica. UCB.

## CAPITULO I

### CREANDO UN TERRITORIO, siglo XVIII

*Qué reino habrá en la Europa donde se encuentra las proporciones que ofrece la provincia de Cochabamba? Claro está que muy poco, aun estando solamente a lo descubierto: que si llegáramos a imponernos en lo que encierra los terrenos poblados de naciones bárbaras, no hay duda que serían de mayores ventajas las que pudieran combinarse*

Francisco de Viedma, 1788

La arqueología y la etnohistoria no se han pronunciado aún sobre la ocupación prehispánica de la vasta zona conocida como el trópico cochabambino.

La información arqueológica, con tareas pendientes a realizar, habla de contactos al parecer esporádicos entre los pueblos andinos precolombinos y los habitantes de la montaña húmeda. Más adelante, los Incas, grandes conquistadores, al expandirse hacia el actual territorio cochabambino sometiendo a sus primitivos habitantes, se detuvieron en los bordes del bosque húmedo, sin penetrar definitivamente en sus profundidades. Se han descubierto varios caminos de piedra que se introducen desde la ceja de la montaña hasta el pie de monte, por los cuales transitaban los habitantes del incario en pos de productos tropicales usados para propósitos



alimenticios, rituales y ornamentales. Por lo menos en un caso, en los Yungas de Totorá, el camino que partía de Laimitorio -actual Tiraque C- servía para comunicarse con las chacras cocaleras situadas en Potrero y Arepucho.<sup>10</sup> [Existe, al respecto, constancia de que la coca era cultivada en los "Yungas" de Tiraque y Totorá, incluso antes de la expansión inca hacia Cochabamba; pero no en los de Espíritu Santo (Chapare)].

Posteriormente, los españoles, que arribaron a Cochabamba hacia 1570, repitieron casi exactamente la tendencia. En verdad, los conquistadores avanzaron muy poco sobre los pasos de los incas, e incluso, en algunas partes, retrocedieron; víctimas tal vez de sus propios prejuicios y miedos de incursionar en un territorio humano y ecológicamente muy diferente al que conocían y creían dominar. La espesura del bosque y el caudal agresivo de los ríos parecen haberlos vencido irremediablemente.

Por ello, la información hispana desnuda muy poco sobre los moradores de este espacio que los hombres de su "Majestad Católica" no conocían ni dominaban.

En los mapas coloniales tempranos, la región recibía el sugestivo como revelador apelativo de *tierra incógnita*; es decir un territorio de nadie; mejor de moradores feroces, de "naciones infieles", de plantas y animales amenazantes. Un silencio, apenas roto intermitentemente por el recuento atemorizado de las esporádicas incursiones de los grupos indígenas genéricamente designados como Yuracarés y Raches en los cicales establecidos en el pie de monte (Yungas) de Totorá.

En Pocona, frontera sud-oeste de la región Charca, los españoles lograron empero más o menos rápidamente rearticular los

cultivos cocaleros prehispánicos (y preincaicos como los de los *ayllus* de Macha en "*Manqha Yunga*" de Tiraque); primero bajo la forma de encomiendas y luego, a mediados del siglo XVI, con el concurso de "chacaras" privadas. Una sangrienta revuelta de los indígenas del bosque húmedo, en 1680, cerró transitoriamente este ciclo expansivo.<sup>11</sup>

Desde 1765 en adelante, varios factores confluyeron para otorgar un nuevo destino a esta zona que se encuadraba entonces en el eje de los actuales Puerto Villaroel, Chimoré y Villa Tunari, pivotes de la producción cocalera boliviana desde hace una década. Consecuentemente, el flujo documental se incrementó en beneficio de los investigadores, evidenciando la creciente atracción que ahora ejerce la región, se incrementó notoriamente. Permitiendo destacar afortunadamente a nuestra mirada, la historia de sus habitantes, su relación con su hábitat y con las sociedades que desde fuera van a empezar a incursionar en su medio ambiente.

Uno de los factores aludidos puede reputarse enteramente fortuito a la dinámica de la actual región tropical cochabambina, pues nacerá derivado de la necesidad de encontrar un camino rápido para transportar, por su intermedio, tropas hasta el territorio de Moxos, invadido por las fuerzas portuguesas. Cruzar el incógnito trópico en un par de semanas -siete días de navegación y otros tantos por tierra- parecía más seguro y rápido que utilizar el antiguo camino por Santa Cruz-Puerto de Pailas, por el que se demoraba por lo menos tres veces más. Además, por otro lado, existía el atractivo de contar con alimentos como harina de trigo, maíz o papas, que la bien provista despensa de la agricultura de Cochabamba podría ofertar a las Misiones jesuíticas de Moxos.

<sup>10</sup> CIDRE. *Monografía del Trópico. Departamento de Cochabamba, Cochabamba, 1989, pp. 19-21*

<sup>11</sup> Meruvia, Fanor "*Declinación y Clausura de los Centros de Producción en Pocona. Historia de la Encomienda y las Chacara de Coca, 1540-1690*", CEFOIN-UMSS, Cochabamba, 1993, ms.



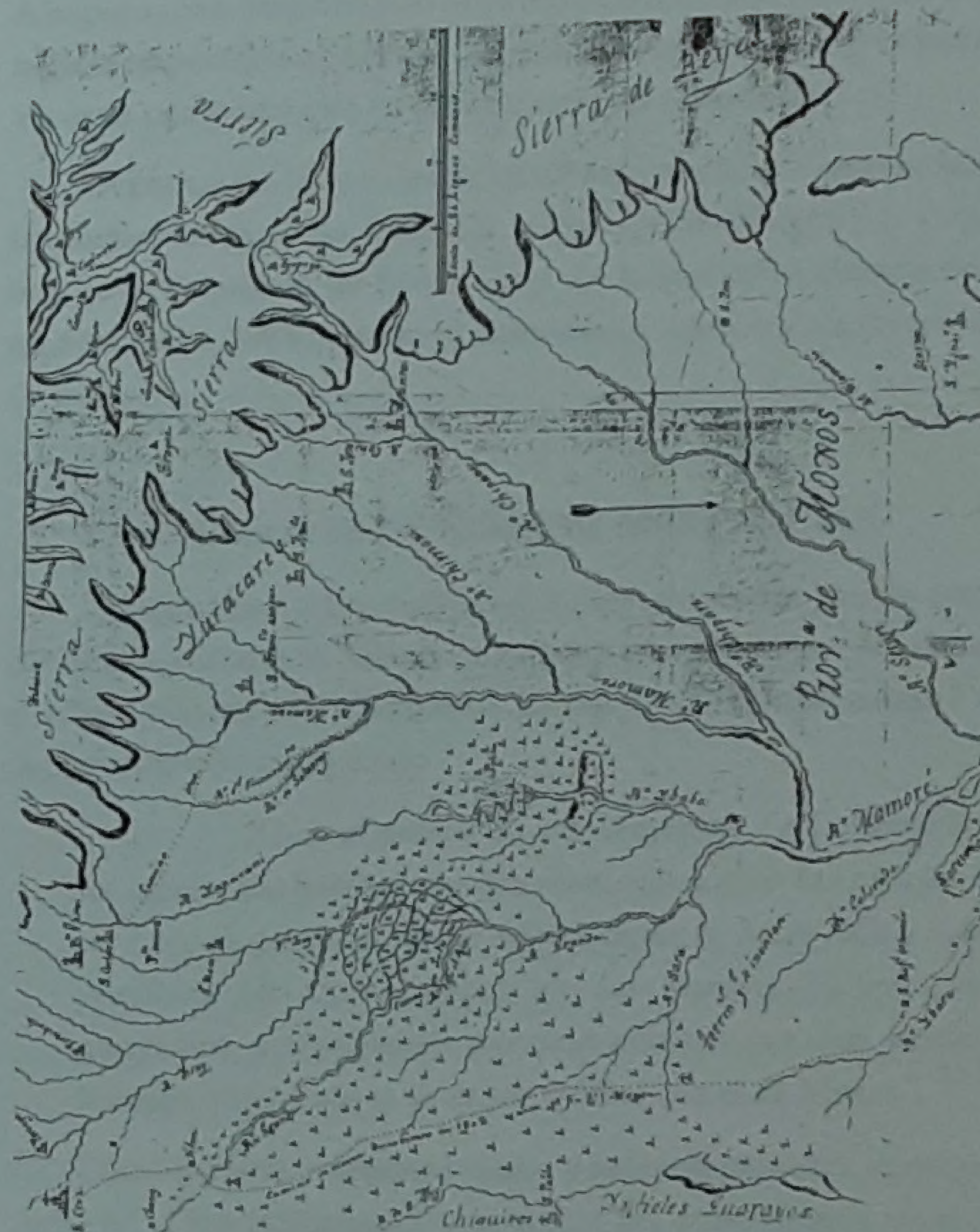
Tres expediciones, amparadas en las informaciones recogidas en los pueblos de Tiraque y Pocona, fronterizos con el trópico, relativas al antiguo camino de los "Raches" que los jesuitas habrían descubierto hacia 1741, corrieron con este objetivo entre 1765 y 1769. Una de ellas fue financiada por Baltazar Peramas, el nuevo hacendado y potentado cocalero de Totorá.<sup>12</sup>

A estos fines estrictamente militares se sumó, como segundo factor, la expulsión, por Real Decreto del 27 de febrero de 1767 de los jesuitas de las "reducciones" de Moxos. De esta manera, se abrió la puerta para que otras órdenes religiosas pudieran irrumpir en un espacio hasta entonces reservado celosamente a estos conversores de indígenas.

El tercer y decisivo factor provino de la agresiva e ilustrada política fiscal y económica de los reformistas borbónicos, que sucedieron en el trono de España a los Habsburgo. Bajo una lógica que privilegiaba al comercio y a la agricultura como únicas fuentes de riqueza, se empeñaron, entre otras medidas, en dinamizar la explotación de los recursos humanos y naturales y en reorganizar el espacio físico y administrativo de los territorios que tenía ahora a su cargo.

Francisco de Viedma y Narvaez, resultó su mentalizador en Cochabamba. Viedma que desde 1784 empezó a ejercer el importante cargo Gobernador-Intendente de la Provincia de Santa Cruz de la Sierra, que entonces comprendía a Cochabamba, volcó los ojos hacia las prometedoras tierras del trópico; tan cercanas como distantes, y postuló un nuevo rol para ellas asumiéndolas como el intrínseco como natural complemento de la economía de los valles cochabambinos.

<sup>12</sup> "Testimonio del expediente formado sobre la inspección de caminos, para las misiones de Mojos, intentada por Balthasar Peramas". ANB (Sucre). Colección Moxos y Chiquitos, 1765.



MAPA realizado en 1804.



Viedma intuyó correctamente la capacidad de las "Montañas de Yuracarés" -como por mucho tiempo se conocería al trópico cochabambino, principalmente la actual Provincia Chapare- en el alivio del déficit comercial de Cochabamba con otras Provincias Altoperuanas. Impulsando la producción de aquellos bienes que la región importaba e incluso dejando un saldo para la exportación, Viedma pensaban que se dinamizaría su economía.

Aunque las líneas centrales de este planteamiento se hallaban fundamentadas en su afamada "Descripción Geográfica y Estadística de la Provincia de Santa Cruz de la Sierra" realizada en 1788; no será hasta 1793 cuando el Intendente concrete definitivamente su plan.

#### CONVERSORES DE ALMAS Y MERCANCIAS

Cristianismo y productos agrícolas: deseados bienes para salvar almas y cuerpos. Tal era la síntesis planteada por Viedma para el actual trópico cochabambino. Como se señala claramente en un documento oficial español:

*"Unir al gremio de nuestra Santa Fe Católica (a) los infieles que habitan aquellas montañas y abrir las puertas a un ramo de comercio, que él solo es capaz de hacer feliz a esta provincia (de Cochabamba), en los muchos plantíos de cacaguales, y algodinales que proporcionan aquellos fértiles terrenos, cuyo fruto es de mejor calidad que el de Moxos".*<sup>13</sup>

Con Misiones religiosas como núcleo irradiador destinadas a "reducir" a los indígenas, se crearían las condiciones para posteriormente abrir los espacios para la colonización del trópico por ávidos terratenientes capaces de arriesgar sus fondos en la planta-

---

<sup>13</sup> Consejo de Indias, Madrid, 15 de Marzo de 1798(AGI).



ción de cacao, de coca, de algodón y de otros productos. Aunque Viedma no proveyó un plan preciso para ello, el Gobernador-Intendente suponía que estos cultivos podrían ser sustentados tanto por trabajadores indígenas Yuracarés que habitaban la zona, como por fuerza de trabajo sobrante y campesinos sin tierra que migrarían desde los valles hacia la espesura del bosque. De esta manera, se ofrecería una válvula de escape a los sobrepoblados territorios agrícolas cochabambinos y como resultado se reduciría la presión demográfica que se evidenciaba en ellos: una de las causas -a sus ojos- de un potencial conflicto social en la región.<sup>14</sup>

Al calor de esta lógica:

*La frontera tropical del Alto Perú -sostiene acertadamente una historiadora- iba a ser convertida en la fuente principal de todos los bienes de consumo agrícola que eran tradicionalmente importados desde tierras lejanas.*<sup>15</sup>

Para alcanzar estos "nobles" fines, se buscaron reproducir en el trópico recientemente descubierto modelos organizativos largamente experimentados por los evangelizadores hispanos en las misiones jesuitas de Moxos, de Chiquitos y del Paraguay. Bajo esa perspectiva, los españoles se empeñaron, con resultados a la postre dudosos, en cristianizar a los "neófitos Yuracarés"; imagen perfecta en el acervo mental colonial, de lo despiadadamente salvaje y demoníaco. Los Yuracarés constituían un pueblo nómada, que hasta entonces apenas habían mantenido contactos con los españoles.

En rigor, la primera Misión en el "nuevo yunga de Yuracarés" precedió al plan de Viedma y fue instalada a poco de ser "descubrimiento por la mirada occidental y cristiana.

Con el patrocinio del cura de Tarata, Angel Moscoso y su hermano, en julio 1775, los sacerdotes recoletos Fray Marcos de San José Meléndez y Fray Tomás de Anaya, la organizaron bajo el denominativo de "Asunción" situándola a veinte y ocho leguas de Cochabamba (140 kilómetros) entre los ríos San Mateo y Paracti.

La Asunción habría llegado a tener en su mejor época unos 400 indígenas. Un censo realizado en 1799 encontró en todo caso 221 "bautizados" y 77 "catecúmenos", lo que hacía un total de 298 personas. "Asunción" poseía "extensas" plantaciones de plátanos, coca, yuca y cacao (unos mil árboles en plena producción en año de 1804). En ella, los indígenas Yuracarés concurrían a una escuela de primeras letras, a clases de catecismo cristiano y uso de la música por solfa.

En 1791, por su parte, Don Andrés del Campo y Galicia, Racionero de la Catedral de Santa Cruz, fundó al Misión de San Carlos, en las proximidades de la Misión de Buena Vista (Santa Cruz, cruzando el río Ichilo), con el afán de convertir en cristiano y vasallos del Rey a "los indios Yuracarés Barbaros habitantes en el monte".<sup>16</sup> Las noticias sobre la suerte posterior de la "reducción" desafortunadamente son muy escuetas, haciendo presumir que o desapareció o se integró a Buena Vista.

La fiebre por organizar Misiones continuó y en 1795 se fundó la Misión de San Francisco del Mamoré, en las inmediaciones del río de ese nombre. Desaveniencias entre Don Joaquín Velazco y Fray Tomás del Sacramento Anaya, sus primeros conversores, condujeron a que este último constituya a fines del mismo año la Misión de San Juan Bautista, sobre el río Coni, con Yuracarés extraídos de San Francisco.<sup>17</sup> En noviembre de 1795, Tadeo Haenke, por encargo de Viedma, visitó la Misión para compenetrarse de su

16 "Sobre la nueva reducción denominada San Carlos, compuesta de bárbaros Yuracarés (...)" AMyCh. ANB.

14 Respecto a la propuesta de Viedma consultar: Gordillo, José "Panorama Socioeconómico de Francisco de Viedma a fines del siglo XVIII": Los Tiempos, Cochabamba, 14 de septiembre de 1995.

15 Larson, Brooke. Colonialismo y Transformación Agraria en Bolivia. Cochabamba, 1500-1900, La Paz, CERES-HISBOL, 1992, p. 301.



situación encontrando deficiencias para la alimentación de los indígenas, además de su cercanía a la Misión de Asunción. Haenke recomendó su traslado al río Chimoré.<sup>18</sup>

El establecimiento de estas misiones en Yuracarés había sido resultado de un impulso individual y aislado, fruto de la inquebrantable fé conversora de sus organizadores y un escaso apoyo financiero oficial. Pero la sola voluntad no resultaba suficiente frente a las dimensiones del territorio que se acababa de descubrir y mucho menos para satisfacer las exigencias religiosas y económicas contempladas en el plan de Francisco de Viedma. Para superar las deficiencias, el Intendente conjuncionó una trilogía integrada por el Obispado de Santa Cruz, por aguerridos sacerdotes y por el mismo, a objeto de dar fortaleza a la magna obra de colonizar y catequizar las "Montañas de Yuracarés".

En 1790 -como parte de esta estrategia- se solicitó al Consejo de Indias autorización para fundar un "Colegio de Propaganda Fide". Demanda que se atendió por Cédula Real de Carlos IV del 20 de noviembre de 1792. El Colegio que se estableció en Tarata, Valle Alto cochabambino, empezó a funcionar recién en julio de 1796, encargándosele como uno de sus principales objetivos, ocuparse de evangelizar "especialmente a la nación de Yuracarés".

Viedma sufrió un revés cuando los Oidores de Charcas prohibieron en 1794, que se continuará explorando un posible camino entre Cochabamba y Moxos. La determinación obedecía al temor de Charcas (Chuquisaca) de perder en favor de Cochabamba el trá-

fico mercantil que realizaba a Moxos, por Santa Cruz. La Paz tampoco estaba interesada en ceder el virtual monopolio que ejercía en el comercio de la coca. La prohibición sería levantada en 1798. Viedma, con el concurso especializado de los franciscanos continuó sus planes y se encontró en posibilidad de controlar el funcionamiento de las Misiones y la expansión colonizadora y religiosa hacia el trópico.<sup>19</sup>

Viedma, usando fondos del Tesoro cochabambino y los productos de la venta de reses donadas por piadosos vallegrandinos, apoyó firmemente a los misioneros franciscanos. Estos ingresando desde el pueblo de Totora por los "Yungas de Chuquíoma", transformaron en 1797 la alicaída misión del Coni en la de "San Josef de la Vista Alegre del Chimoré".<sup>20</sup>

En el espíritu que animaba las Misiones no solamente importaba la salvación eterna de los indígenas, sino igualmente propósitos mundanos pues las Misiones fueron concebidas como puntales de la reconversión económica regional.

Se impulsó en ellas la explotación de "preciosos frutos". El algodón usado abundantemente en la confección de textiles por las hilanderas locales, fue uno de ellos.<sup>21</sup> Cada año, se traían desde el Perú por los menos 30 mil arrobas a Cochabamba. Viedma, al dar cuenta de su uso, señalaba que generaba "grande comercio que hace la Provincia (de Cochabamba) con el lienzo llamado tocuyo que tejen sus vecinos (con el algodón) que traen de la costa".<sup>22</sup> A fin de sustituir las

17 "Noticia de la fundación de conversión de San José del Coni, traslación de ella á las márgenes del río Chimoré" Archivo de la Comisaría Franciscana de Bolivia, Tarata, 1915, No. 79, pp. 215-220.

18 "La Misión del Coni en Yuracarés". Informe de Haenke a Francisco de Viedma, fechado en Cochabamba el 7 de enero de 1796. Documento reproducido en: Tadeo Haenke. Su obra en los Andes y la Selva Boliviana. La Paz- Cochabamba Los Amigos del Libro, 1974, pp. 161-165

19 Una información detallada de los procedimientos misionales en: De la Fuente Jeria, José "Conflictos de los límites entre Cochabamba y el Beni por la Propiedad de los Yuracarés", Cochabamba, julio de 1994, ms.

20 "Señor Gobernador Intendente de Cochabamba en su oficio informe de 16 de enero de 1797". AGN (Buenos Aires). Sala IX. 34.1.1

21 Al parecer la semilla de algodón traída de la costa peruana, de la zona de Monquegua no dio buenos resultados.

22 "Francisco Viedma a Eugenio Llaguno", Cochabamba 13 de abril de 1798. AGI (Sevilla) Leg. 572 No. 23



importaciones y promover las exportaciones se trajeron semillas desde Monquegua, costa peruana, para plantarlas en las Misiones de Yuracarés.

Similar proceso se hizo con el cacao, producto de elevada demanda en tierras coloniales, importado al Alto Perú (Hoy Bolivia) desde Guayaquil y desde Caracas. Definido como el "*Fruto (...) más apreciable para todos los hombres, y el más beneficioso de cuantos se conocen en la naturaleza*"<sup>23</sup> concitó por tanto el mayor esfuerzo de Viedma y los religiosos franciscanos. En este caso en particular, sus semillas se trasladaron desde Moxos (Beni) a las misiones franciscanas de Yuracarés. Su cultivo provocó sin embargo fuertes fricciones con las autoridades de Moxos, quienes pretendían tener el monopolio de su producción.

Al cacao y el algodón se sumaron la plantación de platanales, papayos, naranjos, limoneros y caña de azúcar.<sup>24</sup>

También se pensó en cultivar coca, "*un comercio que traería muchas ventajas*" y "*evitaría la pérdida anual de 98.000 pesos cambiados por unos 14.000 cestos de coca importada de (los) Yungas de La Paz*".<sup>25</sup>

En la mayoría de los casos, el cultivo de coca quedó más bien a cargo de particulares, limitándose a las quebradas de Espíritu Santo, San Mateo e Itirapampa. La zonas más planas, que actualmente son las más usadas para estos fines, no fueron alcanzadas por estos cultivos coloniales.

En su ilustrativa "*Descripción Geográfica de la Provincia de Santa Cruz de la Sierra*", escrita hacia 1788, Francisco de Viedma refiere que :

23 "*Testimonio del Espediente obrado sobre las nuevas reducciones de indios Yuracarés, Solostros y otros en la Montaña del Mamoré*", AGI (Sevilla), 1798

24 "*El Gobernador Intendente de Cochabamba, sobre las nuevas reducciones de los indios Yuracarés, Solostros y otros*". AGN. Tribunales. Leg. 131. Exp. 21. 1794.

25 "*Instrucción dada a Dn. Ygnacio Perez para la visita de la reducción de indios Yuracarés*". 1799 Archivo Prefectural de Cochabamba.

*La fertilidad que ofrecen aquellos terrenos es de consideración y esto ha movido a muchos vecinos de esta ciudad y valle de Cliza, arrojando los peligros del camino a establecer haciendas de cicales. Actualmente hay cincuenta y dos, bien que las más de corta extensión, pues son unos reducidos pedazos de tierra; alguna otra tiene distinto fundamento.*<sup>26</sup>

Resulta interesante señalar -de cara a la realidad actual- que existían dudas de que el "Nuevo Yunga de Yuracarés", alcanzara a tener un gran porvenir en la producción de la hoja de coca. Sugestivamente, Tadeo Haenke, quien residía en Cochabamba, escribió en 1796 que consideraba que los cicales cochabambinos no podrían vencer a los cultivos de los Yungas de La Paz. "*No hay esperanza de adelantar este ramo de industria ni aún medianamente en los montes de Yuracarés*", afirmó.<sup>27</sup> Haenke atribuía su pronóstico a la formación peculiar del terreno de los "*Yungas de Espíritu Santo*", a la humedad, a las permanentes y copiosas lluvias y a la falta de adecuados métodos de trabajo por parte de los productores cocaleros.

Al parecer no hay antecedentes precoloniales y coloniales del cultivo de coca en la región posteriormente cubierta por las Misiones franciscanas. Tampoco hay certeza que se la cultivara finalmente en todas las Misiones. La excepción comprobada fue la de "La Asunción" con semilla traída de los "Yungas" de La Paz.<sup>28</sup>

La Misión fue seguramente el primer experimento de cultivo masivo y sistemático de coca en la actual Provincia Chapare. En las Montañas de Yuracarés se estimaba que en 1788 existían 52 hacien-

26 Viedma, Francisco. *Descripción Geográfica y Estadística de la Provincia de Santa Cruz de la Sierra*, Cochabamba, Los Amigos del Libro, 1969, p. 135

27 "*Descripción Geográfica, Física e Histórica de las Montañas habitadas por la Nación Yuracares*" (1796) en: Tadeo Haenke. *Su Obra en las Andes y la Selva Boliviana*. Cochabamba, Los Amigos del Libro, 1974, p. 150.

28 "*Reducción de Yuracarés inmediatas a Mojos y Cochabamba. Mocetenes Indios. Mojos y su Comunicación*". Julio de 1804. Colección Mata Linares. RAH(Madrid). Tomo 76.



## CAMINO A YURACARES (1796)

*Para entrar en estas montañas, desde la ciudad de Cochabamba, se sigue por el Valle de Sacaba, al pie de la cordillera hacia el E., hasta Colomi. El terreno va levantando insensiblemente. Desde Colomi, se empieza a subir la cordillera en unos caminos ásperos y frágiles, hasta la cumbre de ella o Yurac-Kasa, al lado del cerro elevado de Murmuntani. Dirigiéndose ahora el camino más al N., se sigue adelante, bajando y subiendo laderas y horribles precipicios, a Palta Cueva, San Vicente, San Miguel, el Ronco, la Tormenta, parajes enteramente despoblados y sin más recursos para los transeúntes que alguna cueva en lo más elevado de la cordillera(...) y expuestos todo el año a continuas tempestades y nevadas que, desde su corto descubrimiento, han enterrado millares de hombres y bestias(...).*

**Tadeo Haenke. Descripción Geográfica, Física e Histórica de las montañas Habitadas por la Nación de Indios Yuracarés. 1796**

das particulares con una producción de unos 40.000 cestos. Prueba suficiente según algunos impulsores de la penetración en estas tierras, como el obispo de Tucumán Angel M. Moscoso, del evidente éxito de sus propósitos colonizadores y religiosos.

Para el trópico en su conjunto, sin embargo, producir coca no era una experiencia nueva. Incluso existían antecedentes de su cultivo y su uso preincaico, en los "Yungas de Arepuchó e Icuna", al noreste del pueblo de Totora.

En esas zonas, precisamente, un nuevo impulso a la producción cocalera, independiente de la política que Viedma ejecutaba en las Misiones, ocurrió cuando el Maestre de Campo y Teniente General, el español Baltazar de Peramaz y Guarro, favorecido por la expulsión de los jesuitas, coronó hacia 1780 sus esfuerzos, inicia-

dos en la década de los 60s., de (re)establecer cocaleros en los "Yungas de Chuquioma". Su propio yerno, Felipe Santiago Soriano, compró los aldeaños "Yungas de Mamoré" e implantó en ellos trabajos cocaleros.

Desdeñando Pococa, centro de la primera fase de la explotación cocalera en las "montañas reales de Mojos", Peramaz y su familia se establecieron en el pueblo de Totora, el que, con fluctuaciones, serviría posteriormente de polo distribuidor de la fabulosa hoja a los pueblos del sur y de residencia de los acaudalados propietarios de Icuna, Chuquioma y Arepuchó. En 1791, se estimó que en el "Yunga" de Chuquioma existían no menos de 210 establecimientos cocaleros, con una producción anual de diez mil cestos de hoja de coca.<sup>29</sup>

De este modo, se iría configurando -sobre una base colonial- el cuadro cocalero del actual trópico cochabambino. Hacia 1840, se agregarían los "Yungas de Vandiola", pero pasarían todavía casi dos siglos antes de que en la Provincia del Chapare, la coca baje de las quebradas del Espíritu Santo o el Palmar y pueda expandirse a las llanuras de la selva húmeda de la mano de colonizadores espontáneos de origen *qolla*.

## PROBLEMAS MISIONALES

La experiencia misional, que con altibajos se prolongaría en su primera fase por cerca de cincuenta años (1775-1825), constituyó un primer contacto sistemático y prolongado entre segmentos de la sociedad colonial y los indígenas Yuracarés. Conocidos conjuntamente, en los primeros momentos de la colonización española del

<sup>29</sup> En este punto nos basamos en: "Defensa de la Industria en Cochabamba contra los Peligros que Amenazan su Existencia. Por el Presidente de la Junta de Propietarios de Yungas de Totora", Totora, Imprenta De "El Criterio", 1925.



oriente boliviano al finalizar el siglo XVI, con otros grupos étnicos del bosque tropical con el nombre genérico de "chunchus", los Yuracarés resultaban poco visibles para los funcionarios españoles fueran civiles, militares o religiosos. Situación, innegable reflejo a su vez de los esporádicos vínculos entre ambos grupos, nos impide, por falta de material documental, trazar detalladamente su derrotero antes que el andamiaje conquistador empezara a apoderarse de su hábitat y a reclamar su fuerza de trabajo para sus aventuras económicas y evangelizadoras.

No obstante, puede advertirse, que las tácitas fronteras que separaba a los Yuracarés de otros grupos étnicos como los chiriguano, coincidían con una segmentación natural (arcifinia) entre el bosque de las lluvias subandinas permanentemente verde, y el de la montaña, solamente verde en verano; éste que se extiende al sud, hacia lo que hoy es el Departamento de Santa Cruz, y donde no fructificaba la palma de chonta, apetecida por los Yuracarés.

A fines del siglo XVII, la consolidación de un núcleo español precisamente en Santa Cruz y la incursión misional en Moxos y Chiquitos presuntamente obligaron a los Yuracarés, perseguidos por los cazadores de esclavos para ser vendidos a los hacendados cruceños o, en su caso, hostigados por otros grupos étnicos quienes, comisionados por los frailes jesuitas, hacían frecuentes correrías para capturarlos y llevarlos hasta lejanas misiones, a huir hacia lo más espeso del bosque húmedo. Refugio seguro, tras la cortina de la "entrada imposible" que detuvo a los españoles, quienes luego de cruzar la cordillera desde Cochabamba, pretendieron vanamente ingresar en el bosque húmedo del actual Chapare; lo consiguieron recién en 1768, cuando las "Montañas de Yuracarés" se abren bruscamente a la influencia misional/hacendal.

Los pueblos franciscanos, configurados en la clásica forma de damero o tablero de ajedrez, agruparon a menudo a clanes Yuraca-

rés rivales o que al menos no mantenían ni relaciones de parentesco ni de reciprocidad previas; ello generó fricciones y molestias en un grupo humano acostumbrado al aislamiento. Agrupados en torno a una familia extensa compuesta de 8 a 10 unidades, los indígenas se hallaban acostumbrados a compartir un territorio pero de ninguna manera a habitar en la misma vivienda. Contrariando los deseos misionales de aglutinar, con fines económicos y evangelizadores, la mayor cantidad posible de feligreses en un mismo sitio, los indígenas preferían en cambio dividirse lo más posible, demandando "vivir a solas con un padre" (sacerdote).<sup>30</sup>

Los franciscanos organizaron por otra parte las misiones en torno al aprendizaje escolar y a relatos bíblicos regulados por rígidos discursos cargados de fuerza y amenaza, contradictorios con la religiosidad mítica indígena. Basada en deidades representantes del sol, del fuego y de la luna, ésta exaltaba un panteón no jerárquico capaz de reproducir y facilitar la relación simbiótica y generosa de los Yuracarés con su entorno natural.

Los conversores trataron además de imponer una producción agrícola de tipo intensivo que tenía el defecto de obligar a la inmovilidad a los Yuracarés. Confinados así a los estrechos límites de la circunscripción misional, los indígenas se hallaron imposibilitados de recolectar de febrero a junio el tembé -fruto aceitoso de una palmera con el que se alimentaban y elaboraban chicha-<sup>31</sup> y cuya época de maduración era considerada sagrada y propicia por consiguiente para fiestas y borracheras rituales. En su transcurso, el grupo se cohesionaba al relacionarse con las fuerzas sobrenaturales.<sup>32</sup> La caza, por su lado, se imbricaba con el sistema de jerar-

30 Soto, La Cueva et. al. "Documentos Relativos a las Antiguas Misiones entre los Yuracarés". Archivo de la Comisaría Franciscana, 45:279-286, Tarata, 1912.

31 Bebida alcohólica, hecha también de maíz y yuca.

32 Nordenskiöld. Erald. "Indianer und Weisse", pp. 30. Fotocopia en la Biblioteca Etnológica de la UCB que no indica procedencia.



quía y de mando indígena. Los hombres más habilidosos y conocedores para desarrollarla eran los más respetados. Al prohibirse o disminuir la frecuencia e importancia de la caza, en beneficio de la agricultura, todo el sistema de estructuración social Yuracaré resultó seriamente amenazado.

La tribu vio perderse así el ancestral modo de resolver desavenencias y rencores. Los Yuracaré acudían al duelo de flecha -algo así como el *tinku* en las comunidades andinas- para minimizar los riesgos del conflicto abierto. Honor y poder solían depender del número de cicatrices de duelos<sup>33</sup>; práctica -a ojos franciscanos- "bárbara" e "incivilizada" que los impenitentes conversores cristianos combatían denodadamente.

Ahora bien, pese al empeño de los religiosos franciscanos, las diferentes Misiones no pudieron alcanzar su deseo de autoabastecerse y continuaron dependiendo para su funcionamiento de los aleatorios donativos fiscales, el aporte económico de los sacerdotes franciscanos y la caza y la pesca de los "neófitos" Yuracaré.

Las misiones franciscanas, frecuentemente mal asentadas y socorridas por sacerdotes que desconocían el comportamiento y manejo de medio ambiente tropical violentaron el balance alimenticio indígena. Las posibilidades de la caza y de la pesca -antigua base de su dieta- se fueron restringiendo por la presión sobre los recursos naturales causada por la permanencia en un mismo sitio de decenas de personas.<sup>34</sup>

Como grupo humano de arraigadas características nómadas,

33 Von Holten, Herman. "Das land der yurakarer und dessen Bewohner", para una narración decimonónica (1876) del duelo de flecha; práctica hoy casi desaparecida.

34 Recojo todas estas ideas del trabajo "La Religión Yuracaré y su Proceso de Transformación" de Sarela Paz, Bertha Suaznabar y Ana Garnica, desarrollado en 1989 en el "Taller colectivo de Ideología" de la Carrera de Sociología de la Universidad Mayor de San Simón. Sarela Paz tuvo la gentileza de proporcionarme sus fichas de trabajo, por lo que le quedo muy agradecido.

los Yuracaré tenían un manejo distinto del territorio al impuesto por los misioneros, que les permitía mantener su equilibrio ecológico. De acuerdo con el investigador francés, Alcides D'Orbigny que los vistió hacia 1833.

*cada dos años abandonan sus casas argumentando que se acabó la caza o árboles (...) eligen un día (...) y guiados por el jefe de familia, hermanos, yernos e hijos parten a un tiempo con las mujeres que cargan enseres (...). En pocos días derriban los árboles, construyen sus casas, siembran las plantas (...) y mientras aguardan que fructifiquen, aprovechan de la abundante caza. (...) en tanto que las mujeres hacen cocer el fruto del tembé y fabrican con él la chicha. Pronto el maíz, la yuca y más tarde los bananeros dan sus productos y remplean al tembé y a la caza.*<sup>35</sup>

Además, la política de asentamiento fijo que intentaban imponer los misioneros bloqueaba la comunicación social entre los Yuracaré, quienes durante sus frecuentes migraciones conversaban y afirmaban su memoria grupal, base de su identidad pues. "Es allí donde se cuentan de sus antepasados, su origen, sitios que habitaron, sufrimientos de sus parientes, etc."

Bajo el imperio de estas condiciones que amenazaban con destruir su ancestral estilo de vida y oscurecían las fuentes de legitimidad de su sistema político, los Yuracaré no se adaptaron a la disciplina y frugalidad misional ni a su poder centralizado.

Contrastando las severas restricciones personales y alimenticias "aborrecieron la vida presente con la memoria de la pasada abundancia".<sup>36</sup> Como medida de resistencia frecuentemente, abandonaban las Misiones para cumplir su ancestral calendario ritual anual y

35 Ibid, 56 D'Orbigny, Alcides Viaje a la América Meridional, Buenos Aires, Ed. Futuro, T. IV, 1945 pp. 1412 y 1414

36 "Expediente sobre los auxilios que el Gobernador interno de la provincia de Moxos D. Proveyó el año de 1805 (...)". ANB, Colección Moreno, 1805



recoger tembé o para cazar y pescar.<sup>37</sup> A veces, como mecanismo de resistencia, trabajaban a desgano- actitud que los sacerdotes confundían abusivamente con la flojera.<sup>38</sup> En otros casos, y al parecer frecuentemente, recurrían al sabotaje. Arma recurrente de los débiles que, por ejemplo, en 1798, en la misión de San José de Vista Alegre del Chimoré operó del siguiente modo:

*Continuaba el P. Comisario en su brega con la pereza bárbara. Estos recibieron orden de limpiar los chacos, pero luego notó que disimuladamente destruyeron los plantíos, arrancando las plantas de cacao y algodón.*<sup>39</sup>

Los Yuracarés levantaban igualmente su voz, en defensa de sus dioses, rechazando las prédicas franciscanas en favor de una única divinidad cristiana.<sup>40</sup> En 1818, por ejemplo, se les oyó decir cuestionando a sus impertérritos conversores:

*¿Qué derecho tiene Dios para imponernos su ley y no permitirnos que vivamos en donde y como queramos?*

*Si Dios es tan bueno, y nos ama tanto, como nos dice el Padre ¿porqué no viene a vivir entre nosotros, y trae en abundancia cuchillos, hachitas y demás herramientas y lo que necesitamos? y creemos en El.*<sup>41</sup>

Sin posibilidades de estabilizarse, soportando la continua resistencia de los indígenas Yuracarés, las tres misiones franciscanas

<sup>37</sup> La Cueva, Francisco. "Las Regiones Yuracarés" en: Archivo de la Comisaría Franciscana, Tarata, 20:442-417. 1918.

<sup>38</sup> Viedma describió a los Yuracarés como de "buena presencia y robustez, pero muy flojos y haraganes". Descripción... p. 136.

<sup>39</sup> Priewasser, Wolfgang. "Alrededor de Dos Epocas". Archivo de la Comisaría Franciscana de Bolivia, 130: 503-515, Tarata, 1919.

<sup>40</sup> Similares prácticas discursivas se presentaron en otros pueblos indígenas sometidos al régimen colonial ver Pinto Rodríguez, Jorge, "La Fuerza de la Palabra. Evangelización y Resistencia Indígena (siglo XVI y XVII)" en: Revista de Indias, Madrid, CSIC, Septiembre-Agosto de 1993, No. 199, 1993: 677-698.

<sup>41</sup> Priewasser, Wolfgang. "Alrededor de Dos Epocas". Archivo de la Comisaría Franciscana de Bolivia, Tarata, 1920, No. 139 pp. 178-180.

existentes en la selva húmeda subtropical del pie de monte chapareño se encontraban, a principios del siglo XIX, a punto de desbandarse.

Hastiados de la situación, sin recursos económicos, los sacerdotes Soto y De la Cueva llegaron en mayo de 1805 a proponer una salida militar para su frustración conversora. Usando "indios flecheros" de origen chiriguano establecidos en las misiones de Buena Vista, San Carlos o Porongo (Santa Cruz de la Sierra) que "en otros tiempos han sujetado y casi destruido a los Yuracarés" sacarían por la fuerza a los reacios habitantes de los "bosques interminables (para) repartirlos en los pueblos de Chiquitos, ocupando después sus terrenos (...) tantas gentes pobres como hay por acá afuera".<sup>42</sup>

El acontecimiento punitivo no se produjo, y la situación continuó deteriorándose. Para 1805, la "Reducción de la Asunta" se hallaba desde hacía dos años sin sacerdote, con sus edificios derruidos, mientras "los indios abandonados se habían dedicado de nuevo a sus antiguas vagancias y vicios". Por su parte, en la "Misión de San José de la Vista Alegre" (Chimoré), compuesta de 70 familias, y en la de San Francisco del Mamoré (Yrusti) de 56 familias se incubaba el descontento. Asustados, frente a rumores de nuevas obligaciones y de mayores recortes a su movilidad, entre ellos la prohibición terminante de la caza, los Yuracarés comenzaron a huir a los bosques. El "despueble" final se inició el 29 marzo de 1805, en la Misión de San Francisco, cuando los indígenas tras matar a un criado, incendiar y saquear la iglesia y las casas de los misioneros, se refugiaron en la verde espesura húmeda. Poco después, se abandonó la Misión del Chimoré.<sup>43</sup>

Los franciscanos fueron acusados por las autoridades español-

<sup>42</sup> "Soto y De La Cueva a Francisco de Viedma", Cochabamba 8 de mayo de 1805. AGN, Intendencia de Cochabamba, 1806-1808, Sala IX 5.9.1.

<sup>43</sup> Priewasser, Wolfgang. *ibid.* pp. 503-515.



las, principalmente por el Gobernador Francisco de Viedma, de ser responsables de esta masiva fuga por sus "malos tratos" a los indígenas y por su desmedido "empeño de prohibirles salir a sus cazas".

Saliendo en defensa propia, los religiosos descargaron a su vez toda la responsabilidad en los "neófitos" a quienes, a su entender, "se le iba a mano su embriaguez no queriendo ni correcciones ni castigos". Se argüía que si alguna vez hubo escasez de alimento en las misiones ello obedeció a la "increíble desidia y horror al trabajo" de una "nación de naturaleza haragana y desidiosa" que chocaba con la "vida ordenada" y sedentaria que los franciscanos aspiraban imponer. Los Yuracarés, en comunicación constante "con el resto de su nación que vivía en los bosques gozando de la falsa libertad, entregada a sus brutales costumbres y no raras veces a la dirección de sus brujos", ansiaban en verdad retornar a su antiguo modo de ser y de vivir.<sup>44</sup>

A fines de 1805, que las tres misiones continuaban sin funcionar. La de Asunción se hallaba invadida por el avance de bosque, la de San José, absolutamente desierta y sus indios esparcidos, finalmente, la de San Francisco de Asís, con sus muebles reducidos a cenizas y sus plantíos inundados de maleza.<sup>45</sup>

A mediados de 1806, aprovechando que los Yuracarés "estaban (nuevamente) en uno de sus achaques pasajeros de vida misionera", pudieron los franciscanos abrir dos nuevas reducciones distantes a unas siete leguas de la abandonada de San José, denominadas a su vez Ypachimucu y San Antonio. Separadas apenas por el río Chapare, éstas se conformaron con algunos habitantes de las tres destruidas Misiones, que expresaron su deseo de continuar bajo el régimen misional. En la primera de ellas, a mediados de ese mismo año moraban 217 "almas" (51 familias) y en la segunda 106 (28

<sup>44</sup> Priewasser, Wolfgang. "Alrededor de Dos épocas", p. 503

<sup>45</sup> *ibid.* No. 132, 1919 pp. 581-602.

familias).<sup>46</sup> Un año más tarde, San José volvió también a la actividad con 17 familias.

José María Bozo, un abogado oriundo de Santa Cruz de la Sierra, que, huyendo de los "males espantosos" de la guerra independentista se refugió entre 1814 y 1816 en las "montañas donde habitan los bárbaros Yuracarés",<sup>47</sup> advirtió que subsistían las dos Misiones muy próximas entre sí. La situada al oriente del río Chapare, con "hasta cien indios de trabajo". En ella se ubicaba el puerto para ir a Moxos (Beni). La otra, con menos familias, se hallaba establecida a siete leguas de la primera, sobre el río Chimoré. En las dos se tenía en pleno crecimiento unas 33 mil "plantas de chocolate" (cacao); tres mil en la primera y treinta mil en la segunda.<sup>48</sup>

### RESISTENCIA YURACARE (1804)

*Estos salvajes (Yuracarés) tenían hábitos de muchos años, que habían formado ya carácter de sus genios. Acostumbrados al ocio, han mirado la independencia como el primer (derecho) del hombre y el descanso como el primer placer de la naturaleza. Es muy difícil borrar y transformar aquel carácter primitivo, sin el círculo de muchos años, como se ve por la experiencia de todos los países bárbaros, que han sido conquistados por otras naciones cultas.*

Angel Mariano Moscoso, Obispo de Tucumán y fundador de la Misión de la Asunción. 16 de julio de 1804.

<sup>46</sup> "Alrededor de Dos Epocas". Archivo de la Comisaría Franciscana, Año XII. Tarata, abril de 1920. p.115-119.

<sup>47</sup> "José María Bozo acredita sus grados, ejercicios literarios y lo mucho que sufrió en su emigración a las montañas de los indios Yuracarés". La Paz, 15 de noviembre de 1816, Archivo General de Indias (AGI), Sevilla. C. Lima leg. 1018b.

<sup>48</sup> "Viaje hecho al Partido de Larecaja por el Dr. José María Borda". En: Valdizán Hermilio y Angel Moscoso (comp.) La Medicina Popular Peruana, Lima, Imp. Torres Aguirre, 1922 p. 348.



No hay señales claras de que las misiones fructificaran sólidamente más adelante. Presumiblemente para ellas las dificultades, tanto internas como externas, se hicieron crecientemente mayores cuando el estallido de las luchas independentistas en el Alto Perú, que se prolongaron desde 1809 hasta 1825, complicó aún más el aprovisionamiento de recursos económicos para sus actividades y sustrajo interés gubernamental a sus esfuerzos, insostenibles por otra parte por sus magros resultados. El balance era negativo:

*Existe siempre el temor de una nueva dispersión. El erario continuamente mezquino, niega los dineros más indispensables, dejando al misionero sin recursos, sin prestigio ante los indios, hastiado, aburrido y corrido.*<sup>49</sup>

En 1821, se conoció efectivamente que "los indios Yuracarés de las misiones de San José del Chimoré y San Francisco del Mamoré huyeron a los bosques".<sup>50</sup>

Por donde se vea, los logros misioneros -si los hubieron- fueron pequeños y efímeros. José Boria, sacerdote franciscano, quien desde 1808 trabajó por doce años en las Misiones del pie de monte chapareño, concluyó compungido al respecto:

*Después de 46 años que se trabajó en la reducción de estos indios, de haber gastado mas de 60 mil pesos i de haber apurado la paciencia de 24 sacerdotes, ojalá estuviesen como al principio. (Los Yuracarés) aún después de estar habilitados de herramientas para toda su vida y la de sus hijos y nietos (esta buena obra hacen entre otras los comerciantes cochabambinos), se van de las misiones cuando menos se debía esperar. Estos indios están persuadidos que solo ellos son hombres y que*

<sup>49</sup>Priewasser, Wolfgang. "Alrededor de Dos Epocas". Archivo de la Comisaría Franciscana de Bolivia. 130:339-340. Tarata, 1920.

<sup>50</sup>Solo et. al. "Documentos relativos a las Antiguas Misiones entre los Yuracarés": Archivo de las Comisaría Franciscana de Bolivia, Tarata, 1912, No. 44, pp. 253-257

*nosotros habemos nacido de la corrupción de la tierra, y no hay gente de provecho sinó ellos.*<sup>51</sup>

No era el único sacerdote que se expresaba en ese tono. El celoso conversor P. Francisco de Lacueva, Comisario Prefecto de Misiones, en una carta al Arzobispo de Charcas, fechada en 1820 advertía igualmente que treinta años de bregar por la "conquista de esta nación", lo convencieron plenamente de que los habitantes del bosque húmedo eran:

*"unos salvajes estúpidos, una gente que anda errante por estos bosques inmensos, sin leyes, sin culto, sin templo, sin sacrificios, sin Dios, sin saber de donde han venido, ni para que fin están en este mundo ni a donde han de ir a parar después de esta vida".*<sup>52</sup>

Panorama deprimente que muestra los límites y obstáculos a los que se enfrentaron los primeros intentos de colonizar, a través de las misiones religiosas, el vasto territorio del trópico de Yuracarés. La resistencia indígena, su reticencia a convertirse al catolicismo y a vivir bajo las reglas coercitivas de las misiones y los "carais" como llamaban a los criollos, echaron por tierra toda pretensión en ese sentido.

Como si fuera poco, la situación adversa en el trópico se completaba con la ruina de los establecimientos cocaleros de los "Yungas del Palmar", establecidos fuera de la lógica misional, durante la administración Viedma. Solamente en el "Yunga de Chuquioma", a cargo de propietarios del importante pueblo de Totora y que tenía otra historia y más antigua; prosperaban los establecimientos coca-

<sup>51</sup>Boria, José "Descripción de las montañas de Yuracarés", documento fechado en el Convento de La Recoleta el 20 de agosto de 1820 y publicado por *El Herald* (Cochabamba), el 30 de octubre, el 11, 13, 20 y 30 noviembre de 1897. El Padre Boria escribió estas notas en 1820, tras una experiencia de doce años de misionero entre los Yuracarés.

<sup>52</sup>Priewasser, Wolfgang. "Alrededor de Dos Epocas" en: Archivo de la Comisaría Franciscana de Bolivia. 130: 339-340. Tarata, 1920.



leros, gracias a las facilidades de transporte con que gozaba, su cercanía Totorá y el buen método de trabajo utilizado en su explotación.<sup>53</sup>

Por lo expuesto precedentemente, al hacer un cotejo de la experiencia misionera y de los intentos de colonización cocalera desde fines del siglo XVIII en Yuracarés; destacaríamos, en el preciso año que Bolivia adquirió su independencia de España (1825), muchos más sinsabores que éxitos y alegrías. De este modo, la frontera agrícola cochabambina no lograría ser, en este primer intento conducido por religiosos franciscanos, definitivamente ampliada, no quedaron sólidamente unidos los valles cerealeros y las laderas paperas con el "*espeso bosque*". La región quedó así circunscrita, luego de la momentánea expansión misional, a los mismos límites geográficos que los colonizadores ibéricos encontraron al incursionar por primera vez en esta región allá por 1570.

No obstante, y pese a lo afirmado precedentemente, la situación no quedó como al principio. El proceso de evangelización trajo grandes consecuencias en el manejo posterior del trópico cochabambino y particularmente de la actual Chapare tropical. Por una parte, la recopilación de información, tanto en su aspecto físico como en el humano etnográfico, se hizo más fluida y abundante, facilitando exploraciones posteriores. Por otra, un fenómeno mucho más importante y perdurable, resultó del cambio que sufrió la **geografía mental** en los grupos criollos cochabambinos con relación al territorio tropical de su región. Desde entonces, las "Montañas Yuracarés", como ya vimos vino a llamarse el bosque húmedo, pese a las múltiples incógnitas y secretos que todavía encerraba su denso follaje, empezarían a adquirir un rol importante en las expectativas de impulsar y estabilizar la economía cochabambina y servirle de seguro refugio en tiempos de crisis.

---

<sup>53</sup> Boria, José. *Op. Cit.*

En verdad, los esfuerzos gubernamentales, religiosos y privados dieciochescos dejaron una agenda a las generaciones futuras, que consideraremos en los próximos capítulos y que, sin necesidad de recurrir a extremos, podríamos sintetizar en dos objetivos:

a) Aprovechar el paisaje tropical, tal como ya había sugerido e intentado el Intendente Francisco de Viedma, para cultivar y obtener productos "*de clima cálido*", muy diferentes a los que se podían lograr en los templados valles cerealeros, núcleo económico e histórico de Cochabamba.

b) Usarlo como un lugar de tránsito para conectar Cochabamba con las tierras de Moxos (Beni), anteriormente vinculadas con el resto del territorio nacional únicamente desde Santa Cruz, a través del puerto de Cuatro Ojos, sobre el río Pirai.

A esta tarea habrían, los cochabambinos, a dedicar sus esfuerzos durante el próximo medio siglo (1900-1950), buscando una conjunción no siempre fácil, entre los distintos sectores sociales interesados en hacer del trópico más que un edén paradisíaco, un lugar de fortuna.



## YURACARES

*Los indios Yuracarés son de buena presencia y robustez, pero muy flojos y haraganes; su traje es los hombres es una camiseta o colón hecho de corteza de árboles, sin mangas, el pelo suelto y cortado por delante de las cejas, éstas y las pestañas cortadas, desnudos de pie y pierna, sin cosa alguna en la cabeza, con muchos abalorios en el pescuezo y en los puños, la cara pintada de colores vivos. El de las mujeres se diferencia muy poco del de los hombres, sólo que no tienen cortado el pelo, ni usan tantos abalorios; algunas gastan camisetas de lienzo de algodón que tejen sus mujeres; es más larga que de la corteza, particularmente en éstas que le llega hasta los talones; su arma es la flecha, y el idioma muy parecido al de los moxos.*

**Francisco Viedma. Español, 1788**

*Vi a una docena de (Yuracarés) que caminaban en fila india. Tenían la cara y las piernas cruzadas por barras rojas y negras, los cabellos bien peinados y cubiertos con ese plumón blanco de las águilas (...). Todos estaban vestidos con una túnica sin mangas de corteza de madera, adornada de pinturas rojas muy regulares; llevaban además un ancho collar de perlas de vidrio, que pasaba por el hombro derecho y sostenía sus instrumentos de música, colgados del lado izquierdo. Llevaban el machete (...) un haz con su arco y sus largas flechas.*

**Alcides D'orbigny. Francés, 1832**

*(Los Yuracarés) usan el cabello largo colgado hacia atrás en una trenza, a la manera de quichuas y aimaráes. Los Yuracarés tienen una fisonomía agradable, pero una mirada lánguida. Además de su cuchillo llevan consigo una flauta de caña, y manifiestan mucho gusto por la música, así como por la variedad de colores de sus vestidos, que los*



INDIO YURACARÉS

*Indio Yuracaré según Lázaro de Ribera. 1786.*





INDIA YURACARÉ

India Yuracaré según Lázaro de Ribera. 1786.

tiñen con las maderas de tinte abundantes en la Provincia. Sus flechas y grandes arcos son parecidos a los que usan los indios de California. Los destinados a la pesca son bonitos y muy adecuados; las puntas, de una madera sólida y negra; las flechas de caña con plumas de distintos colores.

**Lardner Gibbon. Norteamericano, 1852**

Los juegos que conocen los Yuracarés, son el tolombe y el turuma... El primero consiste en una danza ridícula en que al son de una tacuara, que acompañan a veces con un monótono canto, y prendidos de las manos que las extienden para ponerse en cruz, van dando pasos más o menos acompasados hacia adelante y hacia atrás, haciendo al mismo tiempo varias contorciones con el cuerpo, con ligera inclinación de la cabeza.

En esta diversión toman parte las mujeres, quienes llevan la nota aguda.

El juego del turuma, tiene algún parecido con el box de los ingleses, con la diferencia que la arremetida no es a puño limpio, sino a flechazos. Estos deben estar dirigidos necesariamente al omoplato, para que el contendor tome la actitud correspondiente, de modo que el resto del cuerpo le hace de escudo con el bazo derecho, destinado a caer precisamente sobre la flecha, cuando esta logra introducirse al cuerpo.

**Fray Francisco Pierini, Italiano, 1909**

El Yuracaré es bon vivant, de carácter alegre y comunicativo, les gusta demasiado la bebida particularmente el alcohol, no les falta en sus viviendas chicha de "Yuca o Tembê" y los jolgorios son que frecuentemente tienen son amenizados por un tamboril y una flauta. Amantes de la libertad, siempre están en busca de ella, no les gusta tener patrones, ni depender de nadie, por eso es que su vida la pasan



vagando en la umbrosidad de las selvas y si caen a poder de un amo, después de estar con él se le huyen de la noche a la mañana.

**L. Montenegro S. Cochabambino, 1914**

En el momento actual (1915), los Yuracarés son un pueblo de tierras bajas, calientes y húmedas. Los que no han sido capturados y llevados a las misiones o que habían escapado la suerte no envidiable de haber sido arrastrados de su hogar silvestre por expedicionarios privados de cazadores de esclavos habitan en las ramas más pequeñas de los riachuelos que por fin llegan al Mamoré; esto incluye particularmente los ríos Chapare, Chimoré, Ichilo e Isiboro.

Los Yuracarés son un pueblo alto, bien formado, de una disposición bastante dócil(...) En su estado salvaje viven en grupos familiares pequeños, consiguiendo su subsistencia de la selva que abunda en caza y de sus sembríos de yuca

**Leo Miller, norteamericano, 1915.**

Muchos de los hombres que estaban con nosotros llevaban sus arcos y flechas; los arcos son de seis pies de largo(1,80mts), fabricados de madera oscura y dura que forma el corazón de la palmera llamada chonta, cuidadosamente adelgazada en ambos extremos y tensados por hilos hechos torciendo tiras de la corteza interior de otro de los muchos árboles útiles que abundan en la selva (...) las flechas son de aproximadamente cinco pies de largo, fabricadas de caña, terminada en una lanza delgada de bambú, de una punta larga, aguda y con garfios. Con estas armas los hombre se mantuvieron bastante bien provistos de pescado, pues tiraban con destreza remarcable en casi cada arroyo que encontrábamos.

**Kirtley F. Mather, norteamericano, 1920.**

## CAPITULO II

# INCERTIDUMBRE REPUBLICANA, 1825-1906

*Por su situación topográfica, sus extensa montañas, que ocultan riquezas de todo género aun no descubiertas, pero más de una vez observadas por viajeros científicos de celebridad, la comarca de Yuracarés está destinada a figurar en primera línea entre los países más opulentos.*

**José Matías Carrasco, c. 1850**

La República boliviana, creada en 1825, recibió de herencia, con sus méritos y omisiones, la visión geográfica que Francisco de Viedma y los religiosos franciscanos crearon para las "montañas de Yuracarés".

A un quinquenio de esta magna fecha, el proyecto de vinculación caminera con Moxos se reanimó. En 1830, el Gobierno Nacional encargó a Manuel Ponferrada "la dirección de la apertura de un nuevo camino a Moxos". Ponferrada consultó documentos antiguos y se decidió finalmente por ingresar al trópico por el Norte, por las cumbres de Yanacaca, la Hacienda de la Maica (de la familia Maldonado) culminando en el río Santa Rosa.<sup>54</sup>

<sup>54</sup> "El ciudadano Manuel Ponferrada a su Gracia el Señor Ministro del Interior". Cochabamba, 12 de septiembre de 1830, Archivo Nacional de Bolivia (ANB), MI, 1830



*cree siempre el primero de los hombres, se muestra así orgulloso, insumiso, insociable, independiente, emprendedor, mentiroso, cruel, insensible, tanto para sí mismo como para los demás, en una palabra, el verdadero tipo salvaje librado a sí mismo.*<sup>56</sup>

El francés advirtió muy rápidamente que este comportamiento secular de los Yuracarés conspiraría contra los planes estatales de establecer una sólida ruta comercial desde Cochabamba hasta Moxos (Beni) y de usar ventajosamente a esta "tierra de promisión" en propósitos productivos. El éxito de su plan dependía de reunir a los Yuracarés en un pueblo-puerto "para facilitar el tránsito"(...) "cosa imposible por ser ellos demasiado soberbios". Para superar el obstáculo pretendía -en un giro que recordaba cierta intencionalidad ya advertida entre los franciscanos a fines del siglo XVIII, aunque nunca implementada- "llevar algunas familias de Mojos para mezclar con ellos y sujetarlos".<sup>57</sup>

Su recomendación, que posteriormente intentaría seguir varias generaciones de preceptores religiosos y políticos, no lograría cumplirse. El Estado boliviano se concentró mas bien sus esfuerzos a intentar consolidar en la región un camino estable para el tránsito de mulas, siguiendo las pautas planteadas por Ponferrada y D'orbigny. En 1837, durante la presidencia de Andrés de Santa Cruz, José Tudela y Mariano Escudero respondiendo a una solicitud del Gobierno Nacional, presentaron sendos planes, basados en sus propias exploraciones, para ejecutar la ruta, al parecer sin resultados.<sup>58</sup> Paralelamente Manuel Ponferrada, "Visitador de Mojos" y "Director nombrado por el Supremo Gobierno para la apertura de Comino

<sup>56</sup> D'orbigny, Alcides *Viaje a la América Meridional*, Buenos Aires, Ed. Futuro, T. IV, 1945.

<sup>57</sup> D'orbigny, Alcides. "Participación al Supremo Gobierno sobre la comisión que me confirió de abrir nuevas comunicaciones con Mojos", 25 de agosto de 1832. *El Restaurador* (Sucre) 12 de septiembre de 1842.



a Mojos", se introdujo "dentro los frondosos bosques" con el mismo objetivo de buscar el mejor camino entre Cochabamba y Beni. Ponferrada, que ya había recorrido -como señalamos- el trópico cochabambino en 1830, tomó esta vez la ruta Este, "hasta el borde del río Chapare".<sup>59</sup>

Años más tarde, el presidente José Ballivián que gobernó entre 1841 y 1847, obsesionado por dar una salida por el Amazonas a la cerrazón de las breñas andinas, que hacían a Bolivia un prisionero incómodo de los puertos del Pacífico, volcó su mirada al Oriente del país.<sup>60</sup> En 1844, los tenientes Mariano Mujía y Juan Ondarza, recorrerán las tupidas selvas de Yuracarés a objeto de buscar una manera rápida, segura y barata de vincular Mojos con Cochabamba. Los militares aunque dejaron valiosos estudios que orientaron acciones futuras, no vieron que sus propósitos camineros lograran materializarse adecuadamente. En su informe señalarán su convencimiento de su preferencia por la ruta, que, partiendo de Totorá, cruzaba los "Yungas de Arepuchó" para desembocar en cualquiera de los ríos, Chapare, Chimoré y Corani. Para ellos, el camino por entonces más frecuentado, por los "Yungas del Palmar y Espíritu Santo" presentaba la desventaja de tener que afrontar una cumbre muy alta, ríos caudalosos y frecuentes epidemias. El mismo trazo también había sido recomendado por Felipe Santiago Soriano, quien lo exploró en 1818 y por el padre franciscano José Boria en 1820. Años adelante en 1871, haría lo propio Toribio Soriano y en 1872 Eujenio Soriano, ambos totoreños.<sup>61</sup> Dos décadas más tarde,

58 "Plan topográfico presentado por el Comisionado para la apertura del Camino a Mojos de Cochabamba. C. José Tudela" Diciembre de 1837. ANB, MI T.65 N.º 21. También "Plan topográfico presentado por el Comisionado para la apertura del Camino a Mojos de Cochabamba. Ciudadano Antonio Escudero" 10 de enero de 1838, ANB MI T. 65 No. 21.

59 "El ciudadano Manuel Ponferrada al Ministro General de Estado en el Despacho del Interior" San Pedro, 3 de enero de 1839. ANB, MI T. 74 No. 31.

60 Janet Groff Grever, trata magistralmente este punto en: José Ballivián y el Oriente Boliviano, La Paz, Empresa Editora Siglo Ltda., 1987.

en 1892, tomaría el mismo derrotero una Comisión Exploradora enviada por la Junta Municipal de Totorá.<sup>62</sup>

José Ballivián, por su parte, completó su ideario creando, en 1842, el Departamento de Beni, en base a los territorios (Provincias) de las antiguas Misiones de Caupolicán, Moxos y Yuracarés. El 15 de noviembre de 1844 se designó al pueblo de Chimoré, constituido sobre la base de una ex misión franciscana, como la Capital de la Provincia. Sin embargo, la administración del vasto y desconocido territorio de Yuracarés, ya complejo de por sí por las características de sus habitantes y su difícil acceso, empeoró con la decisión oficial de anexarlo a Moxos.

En 1850, el Prefecto beniano, José Matías Carrasco, profundo conocedor de la zona, anotaba preocupado el despoblamiento de ésta calculando que de los mil quinientos Yuracarés existentes en las postrimerías coloniales, restaban -bajo vigilancia oficial- apenas trescientos, divididos en "cuatro pequeñas rancherías". Tras la desaparición de las poblaciones misionales de San Antonio, Pachimoco, Coni e Ilibolo, las tribus indígenas se adentraron en los profundo del bosque. La "única parte poblada", continuaba la autoridad, era el "Yunga de Espíritu Santo", donde residían algunos empresarios cochabambinos "que paulatinamente han ido plantando sus establecimientos de industria agrícola y ven hoy día en un estado floreciente sus plantíos de coca, caña dulce, cacao, café, etc."<sup>63</sup>

En ese tiempo Vinchuta, sobre el río Chapare, era el principal puerto de nexo entre Beni y Cochabamba.

61 A. M. "El Chimoré. Explorado por la Ruta de Arepuchó", Cochabamba, Imp. De la Restauración, 1872.

62 "Exploración al Chimoré. Informe que Presenta al Directorio de la Ciudad de Totorá, la Comisión Exploradora al Chimoré por la ruta de Arepuchó", Cochabamba, Imp. "El Orden", 1985.

63 José Matías Carrasco al Ministro del Interior C. 1850. Transcrito en: Limpías, Manuel: Los Gobernadores de Mojos, La Paz, Tip. Salesiana, 1942, p. 97.



## VINCHUTA (1852)

El puerto de Vinchuta (...) se compone de seis cabañas o casas de Yuracarés, una de ellas con dos pisos(...) que pertenecía al Gobernador(...) que había dejado el lugar por temor a las viruelas. (...) Vinchuta es el punto en que los negociantes de cacao de la provincia de Mojos se encuentran con los que traen sal de Cochabamba.

La selva primitiva rodea todas estas casas(...). Había un maestro de escuela, que bajaba a una de las pequeñas poblaciones de estos lugares a enseñar el castellano a los indiecitos...

Vinchuta es el emporio del comercio oriental de Bolivia. (...) Los artículos de algodón, la cristalería y la ferretería que de Europa y norte América desembarcan en Cobija, tienen que atravesar las cordilleras por escabrosos caminos, cruzan el desierto de Atacama, los áridos llanos de Oruro sobre la meseta de los Andes y bajan por las horribles sendas que acabamos de pasar. Después de un viaje de mucho mas de ochocientas millas(la carga) llega al puerto comercial de más importancia en estas regiones (Vinchuta). Lllaman (...) la atención los negocios que se hacen bajo esas chozas en medio de selvas. El aimará, el quichua y el castellano son hablados allí junto con los idiomas de los Yuracarés y Canichacas(...).

Lewis Herdon y Larder Gibbon, mayo de 1852

Carrasco, desechando la posibilidad de acudir al socorro de los indígenas mojeños, como años atrás ya sugiriera Alcides D'orbigny, demandó inútilmente la organización de una penitenciaría y de una colonia militar, unida a la generosa adjudicación de tierras "a particulares".<sup>64</sup>

Carrasco sugirió igualmente al Gobierno Nacional la "conveniencia pública (de) la restitución de Yuracarés a Cochabamba". El Prefecto beniano hablaba con convicción al respecto:

*las largas distancias, los medios de comunicación tan arraigados (sic) y penosos, por desiertos poblados de fieras y sin recursos de movilidad, o por vías fluviales dilatadas de navegación insegura y sin puntos de estación ni aun remotamente cómodas, además de otros accidentes físicos muy conocidos aíslan totalmente estas provincias unas de otras y es evidente la imposibilidad de hallar para ellas un enlace social.*<sup>65</sup>

Argumentos como estos fueron suficientes para crear, por Decreto Supremo del 10 de junio de 1854, la Provincia del Chapare, uniendo el antiguo territorio colonial y misional de las "Montañas de Yuracarés" a los valles cerealeros de Sacaba.

Pocos días después, el Gobierno Nacional presidido por Manuel Isidoro Belzu, adoptó la vía convencional de convocar nuevamente a los religiosos franciscanos, para adoctrinar a los indómitos Yuracarés. Anoticiado de que el padre José Pujdengolas, quien permanecía en la región tropical desde 1842 se había retirado en 1853 al convento de Salta "desesperado de no sacar ningún fruto religioso",<sup>66</sup> el Presidente autorizó, el 20 de junio de 1854, la fundación de dos misiones franciscanas. Solicitud que la hizo el Conversor de Guarayos (Santa Cruz), fray José Cors. Asimismo, se instruyó a los religiosos "sacar" de Mojos a dieciseis familias de artesanos, herreros, carpinteros, tejedores, etc., para que "enseñen estas artes a los naturales".<sup>67</sup> Los indígenas mojeños, sin embargo, nunca llegarían a las "Montañas de Yuracarés".

64 Carta del 9 de junio de 1851, dirigida al Ministro del Interior, transcrita en Límpias, op. cit.: 97-99.

65 Ibid. P. 103

66 "Senda abierta desde el Chimoré hasta Vandiola por el R.P. Frai José María Izquierdo". Cochabamba, 1876 Imp. de la Restauración p. 6



Los franciscanos lograron instalar dos Misiones, denominadas San Juan Bautista del Coni (puerto) y Chimoré, que operaban en las mismas áreas que habían sido objeto de evangelización al finalizar el siglo XVIII. Para atraer indígenas a la influencia de las Misiones, los sacerdotes les obsequiaban telas, hachas y cuchillos. Desafortunadamente para ellos, los renuentes indígenas podían proveerse igualmente de estos valiosos materiales, por intermedio de los comerciantes cochabambinos de "jepe", quienes los intercambiaban por plumas de papagayo que cazaban o criaban los propios los Yuracarés. Las plumas, luego, eran llevadas hasta el altiplano para su uso de adorno en diversas fiestas aimaras. De tal modo, que el impacto de las dádivas misioneras resultaba limitado.

La nueva experiencia misional en el trópico cochabambino -la segunda en la historia franciscana- chocó claramente con viejos problemas; aquellos que habían desalentado a los padres José Boria y Francisco de La Cueva a principios del siglo XIX. El número de indígenas nunca pudo estabilizarse en las "Reducciones", pues afe-rrados a sus costumbres fugaban constantemente. De ahí que las cartas escritas entre 1855 y 1856 por los sacerdotes destinados a ambas misiones trasluzcan las ya consabidas quejas por el "cimarraje y pereza", "embriaguez, inercia y deshonestidad", atribuidas a los indígenas Yuracarés.

Su irresistible preferencia por vivir en el monte y no en los pueblos misionales fue igualmente destacada: *"Para ellos no hay mayor dicha que arco, flecha y mujer, y su bienaventuranza venidera que consiste en una grande abundancia de jabalíes, los aleja no poco de las verdades de nuestra religión, y más prefieren vivir en sus chacos que en el pueblo"*, confesaba en diciembre de 1856 Fray Rainiero Miqueluchi, al R.P. Guardián del Convento de Tarata, Fray Gregorio Faraut.<sup>68</sup>

<sup>67</sup> *ibid.* pp. 123-124.

<sup>68</sup> *Crónica Guaraya*, Yolaú 10 de junio de 1917 p. 155.

En 1859, rendidos ante la evidencia y la falta de perspectivas, los desilusionados conversores decidieron abandonar su empeño y se retiraron al convento de Guarayos.

*Y nunca pudieron lamentar un informe del Ministerio del Interior y Culto fechado ese mismo año- conseguir a esa pequeña tribu a la vida religiosa y social, pues los mismos obstáculos que se presentaron ahora noventa años atrás, se ofrecen hoy como son. El retirarse al monte todas las veces que se les antoja (...) el de no querer atender el trabajo, sino a su estilo (...) el de no querer dedicarse a la producción de cacao, café, arroz y algodón, que con tanta abundancia produciría.*<sup>69</sup>

Escarmentados, los franciscanos tardarían medio siglo en volver a recorrer el Chapare en busca de Yuracarés.

Pese al revés, los cochabambinos continuaron recorriendo el trópico, en la búsqueda infatigable de hallar la mejor ruta para vincularse con el Beni. El 23 de febrero de 1863, por ejemplo, varios "Notables" locales fundaron la "Sociedad del Camino del Seguro", para abrir un camino desde la ciudad de Cochabamba hasta uno de los puertos sobre aquel río. La Sociedad esperaba traer por esa vía miles de cabezas de ganado desde Moxos, para surtir el consumo local y reemplazar a las que por entonces llegaban desde Vallegrande (Santa Cruz). Aunque a la postre el empeño fracasó, dejó demostrado el interés cochabambino, que más tarde se corroboraría con creces, por comerciar con el vecino departamento beniano.

Por su parte, los Yuracarés, una vez retirados los misioneros, afectados además con violencia por enfermedades transmitidas por grupos criollos, abandonaron sus precarios poblados y se internaron en la espesura del monte. Situación que corrobora en 1873 un explorador cochabambino, al dar cuenta de que los pobladores de

<sup>69</sup> ANB. MC. T. 2 No. 7, 1859. ff. 3



## SOCIEDAD SECURE (1863)

En 1863, varios ciudadanos cochabambinos, entre ellos Miguel María de Aguirre, Adolfo Zamudio, José María Santivañez, Rosendo Velasco, Euliojio Lemoine, Jil de Gumucio, Melchor Urquidi, Gavino Laredo y otros decidieron organizar la "Sociedad Secure". La Sociedad se propuso abrir un camino desde Cochabamba hasta el pueblo de Moletto, situado a orillas de río Secure para "ante todo facilitar las relaciones comerciales entre los departamentos de Cochabamba y el Beni".

Tenían en mente sus impulsores, "despertar el espíritu de empresa y asociación" e impulsar la participación regional en el comercio interno y externo. El gobierno boliviano concedió a la Sociedad dos zonas de terrenos valdíos situados a ambos costados del camino de hasta una legua de ancho. Asimismo le otorgó, por treinta años, el derecho de cobrar un monto de dinero por el ganado extraído del Beni y por cada quintal de cascarrilla (quina) que transite por el nuevo camino".

A fines de 1864, la Sociedad tenía casi concluido para "el tránsito de bestias", no obstante no pudo materializar sus propósitos

El Impulsor de las Reformas (Cochabamba), 24 de marzo de 1863 y Pers, Luis "Sociedad Secure. Su establecimiento, Progresos y Porvenir". Cochabamba, T. de Gutierrez, 1864

Chimoré, asolados endémicamente por la viruela y los de Coni, "se hallan diseminados en la montaña" y "carecen de pastor".<sup>70</sup> Por su parte, Germán Von Holten, un comerciante alemán avecindado en la ciudad de Cochabamba, quien visitó en 1876 esas regiones, calculaba en 1500 "almas" la población Yuracaré. La mitad vivía en pe-

<sup>70</sup> Aguirre, Isidoro "Exploración del Camino del Río Chimoré a Totora", Cochabamba, Imp. de la Restauración, 1873 p. 3.

queñas poblaciones como Chipiriri, San Antonio, Pachimoca, Vinchuta, Todos Santos, Coni y Chimoré. El resto se hallaba esparcida entre los ríos San Mateo y Sécure.<sup>71</sup>

La dimensión de la penuria existente nos la daría el propio Von Holten, al describir el Puerto de San Juan de Coni, el mayor y más concurrido de la zona.

El Puerto está formado por unas 6 casas o ranchos, naturalmente en todas las seis juntas no se encuentra un solo clavo; son construidas de unos troncos de palma, clavados en la tierra; sobre estas unas vigas de la misma madera, amarrado con enredaderas; sobre este un techo de hoja de palma; las paredes de tablas de palma.(...) Encontramos en el puerto ya unas cuatro gaiteras, que habían llegado de Trinidad con productos.<sup>72</sup>

Sin embargo, pese a las condiciones adversas, persistía un tráfico comercial con el Beni, que no debió ser despreciable pues la prensa cochabambina aludía al "numeroso gremio de traficantes con el Beni".<sup>73</sup> Algunos Yuracarés, de acuerdo con un reporte de inicios de los 80s, trabajaban como jornaleros para los escasos agricultores que se aventuraban en el bosque húmedo, mientras otros servían de marineros, por escasas monedas, en las embarcaciones que iban y venían del Beni.

La mayor parte, sin embargo, persistía en vivir al margen de la "civilización" cobijada en sus antiguas prácticas de supervivencia, pescando, cazando, recolectando frutas y sembrando esporádicamente maíz y yuca para elaborar chicha. "Vagan en esas selvas sin más ocupación que la pesca y la caza" se dice de los indígenas Yuraca-

<sup>71</sup> Von Holten, Germán. "Das land der Yurakarer und dessen Bewohner". Fotocopia. Existe una traducción al castellano realizada por Julio Ribera.

<sup>72</sup> Von Holten, Germán "Viaje de Cochabamba al Chaparé y Chimoré en mayo y junio de 1876"; Sociedad Geográfica de Cochabamba, Imp. de El Heraldó, 1891. p. 102

<sup>73</sup> M. Ugalde "Algo sobre el Sécure", El Heraldó (Cochabamba) 24 de diciembre de 1884.



rés en 1885,<sup>74</sup> acudiendo a una imagen con siglos de vigencia.

La población de Chapare tropical, de acuerdo con un censo, que seguramente no incluía al los nómadas Yuracarés, contabilizó en 1885 a 2199 personas. Cantón Tablas, al ingreso de la selva húmeda, tenía el mayor número de habitantes: 1.086 y el de Palmar el menor: 160. Chimoré, la ex capital de la Provincia Yuracarés: 494. Los restantes 456 correspondían al cantón Mendoza o Espíritu Santo, zona cocalera.

### COCA EN LOS YUNGAS COCHABAMBINOS

Antes del inicio de la evangelización de las "Montañas de Yucarés" en 1768, la zona cocalera del actual trópico cochabambino se hallaba constituida exclusivamente por los "Yungas" de Arepucho e Icuna. Luego a fines del siglo XVIII se incorporaría el Yunga de Espíritu Santo (o Mendoza) y la Misión de la Asunción, situada en las proximidades de la actual Villa Tunari, territorio de Yuracarés.

La frontera cocalera cochabambina observaría una nueva expansión territorial con el "descubrimiento" de los "Yungas de Vandiola", en la actual provincia de Tiraque (entonces Arani). Hacia 1840, tres vecinos de Punata y dos de Tiraque, entre ellos Mariano y Fermín Méndez, formaron una sociedad para cultivar coca en ese "Yunga".<sup>75</sup> Posteriormente la producción de coca se extendería allí gracias a la concesión de tierras fiscales.

La coca en Espíritu Santo, en el bosque montañoso, atraía a propietarios cochabambinos, principalmente sacabeños. De este Valle y de otros también procedían los trabajadores. Lardner

74 *El Heraldo* (Cochabamba), 20 de junio de 1885, p. 3.

75 Novillo V., Andrés. "Orígenes de la Industria Cocalera en Bolivia", publicado en *El Republicano* (Cochabamba).

Gibbon, teniente de la Marina de Estados Unidos, que en mayo de 1852 pasó por este "Yunga" observó que:

*Las plantas de coca son pequeñas, pero abundantes; por el musgo que cubre sus troncos puede juzgarse que no son apropiados a ellas ni el clima ni el terreno. A la distancia ofrecen un hermoso aspecto las plantaciones dispuestas en filas de plataformas de un pie y medio de ancho, formando graderías sostenidas por una especie de pequeños muros de piedra, de un pie de alto. El sitio es bastante húmedo y la tierra no bastante suelta.*<sup>76</sup>

Según también pudo constatar a su paso en 1876, el ya mencionado Germán Von Holten:

*Espíritu Santo es una colonia bastante extensa, a ambos lados del río, bastante trabajado, y que produce extensa, a ambos lados del río. El cultivo está en un estado primitivo, más bien se puede decir que no hay cultivo. Por la costumbre que hay, de entra solamente en tiempo de cosecha, es decir tres veces al año, naturalmente no se puede dedicar a ningún otro cultivo.*<sup>77</sup>

En sus reveladoras "Lecciones para la Vida Campesina", escritas en 1888, el polifacético Luis F. Guzmán analizó la producción de coca chapareña. Dos "Yungas", situados entre los 90 a 125 kilómetros de distancia de la ciudad de Cochabamba, se hallaban en plena actividad: Espíritu Santo y Victoria, aunque el principal y el núcleo de los trabajos cocaleros resultaba el primero. Todos los establecimientos tenían sus cultivos en las faldas de quebradas abiertas por los torrentes de los ríos Corani y de las Juntas. Guzmán destinó

76 Herddon, Lewis y Gibbon, Lardner. "Exploración al Valle del Amazonas". *El Comercio* (La Paz) 16 de julio de 1878. Se trata de una traducción del original en inglés, publicado en Washington, en 1854.

77 Von Holten, op. cit. pp. 97-111.



varias páginas a describir minuciosamente el proceso -bastante rudimentario- de producción de la coca, su cultivo, recolección y secado.

Hacia 1875, se contabilizaron en los "Yungas" de Espiritu Santo, 62 haciendas y 192 pequeñas propiedades. Ambas unidades producían anualmente entre 10.000 y 12.000 cestos de coca de 24 libras cada uno. Se estimaba igualmente que en los Yungas de Arepucho, Icuna y Vandiola, la producción pudo haber sido mayor. Para establecer un punto de comparación señalemos que en las regiones cocaleras de La Paz, entre 1881 y 1882, se registraron, para fines impositivos, 58.178 cestos como su producción anual, aunque el monto real bien pudo haber sido mayor.

El cultivo en la actual provincia Chapare, se limitaba a las quebradas de Espiritu Santo, que hoy ya no se usan para tal fin. Nadie se aventuraba en tanto a penetrar en las llanuras y en lo profundo del bosque.

El geógrafo y escritor, Luis Felipe Guzmán, en sus "Instrucciones para la Vida Campesina", nos proporcionó una explicación de estos deslindes, atribuibles por él además de los problemas lógicos de la distancia, a los conocimientos agronómicos de la época. Decía Guzmán, que los cultivadores de coca, tenían el siguiente método "*que pasa por infalible y se funda en la observación*" para conocer hasta que punto podían extender el cultivo de la mágica hoja:

*(...) la zona en que levanta la palma -verde (es la) indicadora de las aptitudes del suelo y clima apropiados para su cultivo, no siéndolo todavía aquella en que se ostenta la blanca, que es aún de climas demasiado frescos. Desde Cristal-mayu adelante, en que aumenta el calor atmosférico, no existen ya establecimientos de coca.*<sup>78</sup>

<sup>78</sup> Guzmán, Luis Felipe "Lecciones para la Vida Campesina", Cochabamba, Imprenta de El Heraldo, 1890

Hacia 1896, los productores tanto del Chapare, de Tiraque, como de Totora se organizaron en sendas "Juntas de Propietarios" destinadas a defender sus intereses y conservar los caminos de "penetración" a las zonas de cultivo, con recursos originados en las recaudaciones de "Aduanillas" que controlaban la salida de coca al mercado.

Al finalizar el siglo XIX, el cultivo de coca continuaba sin desarrollarse ampliamente en Espiritu Santo, pues ni el uso de la técnica agrícola mejoró ni la superficie cultivada se incrementó. Además se debían enfrentar fiebres palúdicas que diezaban a los trabajadores.<sup>79</sup> A principios de éste siglo, la situación persistía con el agravante que escaseaban trabajadores y arrieros para llevar los cestos de coca en "acémilas" hasta los mercados de Sacaba y Cochabamba, encareciendo los jornales y el costo de transporte, respectivamente.<sup>80</sup> Sin embargo de estas dificultades, el cultivo de coca fue paulatinamente desplazándose hacia la boca del Espiritu Santo (Jatumpampa), en busca de tierra y climas más aptos para la hoja. Mientras en la parte superior de los "Yungas" se producían tres mitas anuales, en "*los lugares mas ardientes de más adentro*" se lograban cuatro.<sup>81</sup>

Los "Yungas" de Chiquioma, Icuna y Vandiola, presentaban en tanto un mayor desarrollo relativo y solidez.

La coca producida en ambas regiones tropicales no resultaba suficiente ni tenía la aceptación necesaria entre los consumidores para cubrir la demanda local, de modo que era necesario importarla de los "Yungas" paceños. Desafortunadamente no se dispone de información para establecer el peso relativo de cada una en el mercado local.

<sup>79</sup> Rafael Tejada "Informe de la Comisión Rectificadora del Catastro de la Provincia del Chapare por el exrectificador". Imprenta del Comercio, Cochabamba, 1895

<sup>80</sup> El Heraldo (Cochabamba) 18 de marzo de 1907.



En suma, el panorama distaba de aproximarse a lo que los quiméricos sueños que Francisco de Viedma o José Ballivián habían bosquejado tiempo atrás para capturar la región tropical y sus habitantes en beneficio de la "vallada" cochabambina.

Como veremos en el próximo capítulo, la situación del trópico cochabambino no quedaría sin embargo totalmente estática. La consolidación de la minería exportadora como columna vertebral de la sociedad boliviana y su política de libre comercio, pondrían en serio riesgo la estabilidad de la economía cochabambina, obligándola a buscar refugio en las atractivas pero siempre desconocidas tierras de las "Montañas de Yuracarés".

81 Velarde, Juan Francisco, "Una excursión al Chapare", el Heraldo 30 de abril de 1908. El relato está fechado en el Puerto de Santa Rosa, el 2 de abril de 1908.

### CAPITULO III

## COMERCIO AL BENI Y PUERTOS TROPICALES, 1897-1913

*(...) mientras que Chile nos ha declarado otra guerra mil veces peor, invadiendo con sus productos todos los mercados de Bolivia que antes eran atendidos por Cochabamba, mientras nuestros granos estancados apenas se venden a vil precio; no pensamos en el único puerto de salvación para el país (Cochabamba), no recordamos que somos dueños de un hermoso territorio de proverbial feracidad, donde artículos mucho más nobles que los que producimos harían nuestra riqueza; miramos con indiferencia nuestra relaciones con el Beni que, hablando verdad, es el único consumidor que nos resta (...).*

*Abramos camino cómodo al Chimoré, establezcamos con el Beni que diariamente va creciendo en comercio y necesidades, relaciones más considerables, seamos abastecedores de los laboriosos ziringueros para dar salida a nuestros productos y conjugar la ruina de nuestras haciendas.*

**"El 14 de Septiembre" (Cochabamba)**

**26 de noviembre de 1884.**

### UNA PLAGA DE CAMINEROS

Al finalizar la centuria pasada, Cochabamba confrontaba una adversa situación económica. Los tratados comerciales que Chile logró a su favor tras vencer en la guerra de 1879 y pronunciarse



políticas liberales de apertura al mercado mundial. La revolución en los precios del transporte ocasionadas por el ferrocarril "conquistador, como lo había designado el cochabambino Joaquín Lemoine,<sup>82</sup> y que los grandes propietarios mineros y prominentes políticos decidieron tender entre la costa del Pacífico (Antofagasta) y Oruro, crisparon igualmente su agricultura cerealera y terminaron por sepultar su incipiente manufactura, principalmente en la elaboración de zapatos.

Los mercados altiplánicos y mineros, con los que la región cochabambina comerciaba hacía desde más de tres siglos, se perdieron en manos de productos extranjeros. Una aguda preocupación cundió entonces entre los acosados hacendados y comerciantes locales, quienes demandaron esfuerzos por recuperar las plazas mercantiles perdidas y para abrir otras nuevas en su provecho.<sup>83</sup>

Como hemos mostrado en otros trabajos, una parte de estas energías se volcaron a tratar de organizar una economía más dinámica y moderna, capaz de romper con la inercia de una agricultura estancada y monótona. Se fundaron así algunas industrias como las cerveceras Taquiña (1893) y Colón (1887). Un otro paso importantísimo para reconformar la economía regional sobre nuevas bases lo constituyó la creación entre 1906/8 de la "Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica de Cochabamba" (ELFEC), que cual dotó de energía eléctrica a la ciudad y construyó una red de tranvías y ferrocarriles que, salvando incontables problemas técnicos y financieros, facilitaron la articulación interna de dos de sus importantes valles cerealeros.<sup>84</sup>

82 *El Progreso* (Cochabamba) 6 de abril de 1885, p. 1

83 Hemos tratado detenidamente las consecuencias de este proceso en otro trabajo: *Cochabamba: La Formación de una Región, Cochabamba Siglos XIX-XX*. Cochabamba, FACES, 1995

84 Ver al respecto mis trabajos: *El Lugar del Canto. Historia de la Cervecería Taquiña, 1892-1995*, Taquiña, Cochabamba, 1995 y *Energía Eléctrica y Desarrollo Regional. ELFEC en la Historia de Cochabamba (1908-1996)*, ELFEC, Cochabamba, 1997.

Un otro giro se produjo cuando, al percatarse de la potencialidad mercantil que encerraban las tierras benianas, como nunca antes se deseó alcanzarlas tomando las rutas de Moletto, de Covenado, del Chapare, del Chimoré o del Sécuré.<sup>85</sup> El Beni, había cobrado súbito interés para Cochabamba cuando se empezaban a despararramar los beneficios -pagados generosamente en libras esterlinas de oro- derivados del auge de la extracción de goma de sus frondosos bosques. Y los comerciantes y productores cochabambinos no deseaban dejar pasar la oportunidad.

¿Qué fenómeno económico tuvo la virtud de establecer "precios fabulosos" para los productos de distintos puntos del país, entre ellos Cochabamba, en las plazas mercantiles benianas para alentar las esperanzas de sus comerciantes, sus terratenientes y de sus empresarios de paliar los efectos que acarreaban las pérdidas en los mercados mineros del altiplano?

Hasta 1880, la producción boliviana de goma elástica había sido "sumamente limitada". Situación en gran parte motivada por el desconocimiento de territorio del Bajo Beni. Zona potencialmente más apta para su recolección y extracción, pero virtualmente aislada del resto del país y substancialmente de las actividades mineras que comandaban la economía boliviana. Afortunadamente ese mismo año el médico norteamericano Edwin R. Heath logró desenmarañar sus misterios, diseñando varios mapas que ayudaron a su posterior colonización. Gracias a ello, el Departamento del Beni, con el pueblo de Reyes a la cabeza, pudo sobreponerse a Sorata (La Paz) como nudo capitular de la extracción de goma.

Sostenida por los altos precios que el producto lograba en el mercado mundial y su buena receptividad en los mercados británi-

85 "Conocida la importancia y las riquezas que encierra el Departamento del Beni, ha sido un anhelo constante de Cochabamba, buscar vías cómodas y fáciles de comunicación para incrementar el comercio entre ambos departamentos". Saucedo, Rosendo (et. al.) "Camino al Chimoré por Montepunco". Tótoro. Imprenta de "El Industrial", 1907.



cos, la exportación boliviana creció vigorosamente. Aunque a mediados de los 80s ya existía una importante actividad cauchífera; recién al despuntar la próxima década ésta alcanzó rápidamente una mayor escala. En efecto, si en 1890 las exportaciones bolivianas de caucho se estimaban en apenas 294 toneladas métricas, en 1900, ya habían alcanzado las 3.465 toneladas y para 1913, treparon a la envidiable friolera de 5.143 toneladas anuales.

La región sede del nuevo *boom* exportador se hallaba hasta entonces virtualmente despoblada; tanto, que a fines de los años 70s, justo antes del éxito de Heath, no más de 200 personas trabajaban allí. Por consiguiente, fue necesario reclutar ("enganchar") personal para satisfacer la nueva escala que demandaban las labores de recolección y administración en las decenas de "barracas" que se instalaron allí. El flujo humano que concitaron fue intenso e inmenso. El Prefecto cruceño, Rosendo R. Rojas, estimó, por ejemplo, que atraídos por la promesa de nuevas oportunidades de vida, entre 1890 y 1900, unos 8 mil jornaleros se trasladaron desde Santa Cruz hacia el Beni. Asimismo, varios miles de brasileños se establecieron en el Acre Boliviano y en otras prometedoras zonas caucheras aledañas.

La multitud de "siringeros" -trabajadores del caucho- habitando territorios con escasos cultivos alimenticios y factorías de productos industriales, generó consiguientemente una importante y sostenida demanda de alimentos y vestimenta que varios departamentos bolivianos -La Paz (Alto Beni), Cochabamba y Santa Cruz- limítrofes con la región beneficiada se disputaron arduamente a llenar.

Para ellas, incluyendo a la alicaída a Cochabamba, la situación beniana constituía una imprevista oportunidad inigualable.

En ese sentido, en 1897, se pronunció por ejemplo Froilán Zambrana, al presentar a la "Compañía del Camino de Cochabamba al

Beni", organizada por importantes personalidades de la política local y del comercio de Cochabamba y Beni, como Juan de la Cruz Torres, Antonio Moreno, Simón López, José Morales y Ramón Segundo Rivero. Zambrana dejó muy en claro el Norte de la nueva sociedad:

*Cochabamba, en excepcional aislamiento, se consume y posterga (...).*

*A pesar de todo, sabido es cómo sus hijos, tan emprendedores como industriales, lograron apoderarse no sólo de los numerosos establecimientos salitreros situados en las costas de Tarapacá y Cobija. Los productos naturales de Cochabamba, tan ventajosamente aceptados en todas partes, constituían nuestro poder y nuestra riqueza, hoy abatidos ante la irresistible competencia extranjera trasladada hasta nosotros por el ferrocarril de Antofagasta*

*¿Qué hará Cochabamba en estas circunstancias?(...)*

*Natural es, pues, que allá (el Beni) donde se encuentra este rico filón de esterlinas, acudan obreros y empresarios fundando núcleos de población más o menos densos. Alimentarlos y abastecerlos de todo lo necesario á la vida, ha sido hasta ahora ocupación que ha beneficiado al comercio cruceño en su mayor parte, al de La Paz en menor escala y casi nada al de Cochabamba.*<sup>86</sup>

Para los cochabambinos, el obstáculo más grande para alcanzar esta ansiada meta, a momentos casi insalvable, provenía de una verdadera conspiración de la geografía. Como ya habían experimentado los misioneros franciscanos, acceder hasta los territorios

<sup>86</sup> "Compañía del Camino de Cochabamba al Beni", Cochabamba, Imp. El Heraldo, 1897 pp I-II.



donde reinaba la goma y se ampliaban ahora los mercados, suponía salvar inicialmente una escarpada cordillera, luego trasponer los terrenos boscosos del pie de monte, finalmente, como si fuera poco, sortear enfermedades tropicales y navegar por desconocidos y peligrosos ríos.

Lamentablemente, pese a los denodados intentos realizados a fines de la colonia española y del siglo XIX por descubrir la región de Yuracarés o del Chapare como ya empezaba a designársela, se carecía de casi toda experiencia e información en el manejo de su ecosistema y de mapas capaces de desentrañar los secretos de su hidrografía. No se contaban, igualmente, con contactos fluidos y apacibles con los grupos indígenas que habitaban estos enmarañados, húmedos y cálidos territorios. Tampoco existía entre Cochabamba y el Departamento del Beni, tradición de conexiones permanentes. Esta situación persistía pese a que desde fines del siglo XVIII, como advertimos en su momento, se había buscado denodadamente establecer un camino estable hacia Moxos, tratando de sustituir la largísima ruta que desde Cochabamba llevaba inicialmente a Santa Cruz y luego hasta Trinidad en un difícil, largo y peligroso viaje.

En 1895, el opositor periódico liberal "El Siglo XX", resumió así el sentir regional, dejando muy claro que un camino al Beni era:

*(...) el gran problema cochabambino(...) todos nuestros recursos materiales (...) todos nuestros esfuerzos deberían dirigirse para la asecusión (sic) de este objetivo que es el desideratum de todo lo que podemos hacer, querer y desear en este momento.*<sup>87</sup>

Para subsanar, así fuera parcialmente, las desventajas que frenaban esta búsqueda, emergió una "verdadera plaga de camine-

<sup>87</sup> El Siglo XX (Cochabamba) 19 de enero de 1895

ros"<sup>88</sup> que desempolvó viejos proyectos de raigambre colonial, al mismo tiempo que presentó al escrutinio ciudadano otros nuevos, tan audaces e imaginativos como los antiguos.

Decidir en este espectro la mejor ruta de herradura para ingresar al trópico, no resultaba tarea fácil. Muchos y controvertidos intereses se hallaban en juego. La disputa política entre los partidos Conservador y Liberal y entre las provincias de Sacaba y el Valle Alto, se acrecentaba por el desconocimiento geográfico de la zona; los errores magnificaban las desavenencias.

En 1897, El Comercio, diario local, sintetizó así las disyuntivas regionales :

*Sobre las cuatro rutas que se ofrecen al comercio departamental cochabambino las del Chimoré, Chapare, Sécuré y Covendo, la primera es de intereses departamental, la segunda y la tercera de interés local y la última de interés general. El Chimoré servirá a los Departamentos de Sucre y Cochabamba; el Chapare y Sécuré a los de Cochabamba y el territorio regional que atraviesa y (la cuarta) los de La Paz, Oruro, Cochabamba y tal vez Sucre.*<sup>89</sup>

A principios de este siglo se multiplicaron las iniciativas. En 1902, por ejemplo, el ciudadano francés; León Mousnier, hizo conocer su Informe dando cuenta "del trazo del camino de Cochabamba al Río Chimoré", estudio realizado por encargo de la firma Arnold Jacoby y Cia. Mousnier recomendaba un camino de herradura (no un carretero) o, en su caso, un decauville o tranvía. Mousnier pensaba que lo más ventajoso consistía en partir de Sacaba, ascendiendo a Komercocha para luego por el rodeo de Tiraque, internarse hacia el río San Mateo, continuando por el alto Coni, el Eñe y la

<sup>88</sup> Expresión del Ingeniero Eugenio Buzonac en su Informe al Prefecto de Cochabamba. El Heraldito (Cochabamba), 18 de julio de 1898.

<sup>89</sup> El Comercio (Cochabamba), 3 de abril de 1897 p. 3



Jota hasta llegar a orillas del río Chimoré, "a un punto nabegable todo el tiempo".<sup>90</sup>

Otro importante informe con el mismo objetivo lo realizó Alberto Cornejo en 1906. Su ruta, llamada de "Santa Isabel" se iniciaba igualmente en Sacaba, seguía hasta Colomi y luego a Paracti, Santa Isabel, Palmar y Eñe para culminar en la junta de la Jota con el río Chapare.<sup>91</sup> Cornejo descartó la posibilidad de un camino por Montepunco y Arepucho, ejecutado con fondos fiscales, desatando reclamos de los totoreños.<sup>92</sup>

En todas y cada estas u otras de las múltiples propuestas disponibles, pese a sus diferencias, el plan parecía simple; su ejecución resultó en cambio sumamente morosa: salvar la cordillera y alcanzar uno de los ríos que se extienden desde el pie de monte cochabambino. De allí, navegar hasta Trinidad, capital beniana y llave de acceso a los promisorios territorios del "cautchú" o goma elástica.

Un buen camino -se entendía- coadyuvaría igualmente a comercializar localmente y en las zonas altiplánicas los productos traídos del Beni o producidos en las "Montañas de Yuracarés". Pensando en sus impactos benéficos y con renovada esperanza de devolver a la "región de los valles" su antiguo papel de centro político, intermediario y promotor comercial de la República, se confiaba en que:

*El mercado de Cochabamba llegaría a ser uno de los mejor surtidos y más baratos. Nacerían nuevas industrias, la del cultivo de algodones, por ejemplo. La extracción de maderas se haría en una mayor proporción (...). Podríamos llenar de frutas tropicales los mercados de Uyuni, Potosí y otras pobla-*

<sup>90</sup> El informe de León Mousier se encuentra reproducido en: "Arnold Jacoby y Cia. Proyecto de un Camino Mixto entre Cochabamba y Limoquilje (Departamento del Beni)", Cochabamba, Tip. Ponce, 1909, pp.1-18

<sup>91</sup> El informe fue publicado en *La Patria* (Cochabamba) del 6 al 27 de mayo de 1906.

<sup>92</sup> *El Industrial* (Tora), 30 de mayo de 1907

*ciones del altiplano. El cultivo de arroz, la caña de azúcar, el maíz, lo haríamos en la montaña, ya que el suelo es feraz y las estaciones tienen normalidad que jamás varía. Las corrientes de emigración que se encaminan a las costas del Pacífico, se desviarían a los bosques donde en menos de veinte años, veríamos surgir poblaciones ricas y florecientes.*<sup>93</sup>

Cochabamba reconocía de que al mirar nuevamente al trópico no estaba sino recurriendo a convocar en su auxilio al mismo escenario geográfico que en las postrimerías de la colonia española el Gobernador Intendente Francisco de Viedma, había intentado utilizar para salvar a la región de su inminente crisis.

Vuelco, que a ojos de los sectores más radicales de la élite local, no constituía una simple invocación coyuntural que habría de pasar luego que la tormenta amainara y se recuperaran con creces los mercados mineros y altiplánicos. Estos, por el contrario, predicaban "dar la espalda al Pacífico" anunciando un virtual renunciamiento a la tradicional vinculación la región con los mercados mineros del altiplano, sustituyéndola por una firme articulación económica y vial con el mundo amazónico y por su intermedio con Europa.<sup>94</sup>

Aunque las autoridades locales y prominentes miembros de la sociedad local, no se hallaban férreamente unidos ni totalmente convencidos de asumir la audaz determinación de unir definitivamente los destinos de su región a los de los territorios inhóspitos y desconocidos de trópico; sí lo estaban en reconocer la trascendencia que tenían los mercados benianos para remontar la crisis regional al usarlos al máximo.<sup>95</sup>

Solución técnica y financieramente complicada pero innega-

<sup>93</sup> Corregidor X. "Camino al Chimoré". Cochabamba, Litografía El Universo, 1906.

<sup>94</sup> Mendoza, Simón y Rigoberto "Exploración a Moletto". Cochabamba, Edición Oficial, Imprenta del Herald, 1893...



blemente necesaria. De allí, la sostenida presión cochabambina (apoyada por el Beni) para que el Gobierno Central impulsara decididamente la colonización del Chapare/Chimoré y construyera una vía permanentemente transitable entre Cochabamba y los puertos pluviales establecidos sobre los ríos de la cuenca chapareña. En la medida que ello no se materializaba, un sordo rencor crecía en una asfixiada Cochabamba contra la ineficiencia del Gobierno Central; en éste y en otros temas, como el ferrocarril que con demora se construía desde Oruro.

El Estado boliviano, siempre carente de recursos, era además reticente a gastarlos en la periferia regional, máxime en obras que no aumentaban el caudal minero exportador del país, misión suprema en la que los sucesivos gobiernos se habían embarcado desde principios del presente siglo. Por esta situación, los sucesivos gobiernos del Partido Liberal 1900-1920 (Juan Manuel Pando; Ismael Montes y Eliodoro Villazón) fueron acusados por cochabambinas de practicar un secante "centralismo". Las continuas frustraciones que tal discriminador desempeño provocaba; crearon, en esos años, fuertes fricciones entre Cochabamba y el Ejecutivo.<sup>96</sup>

Pero, por si fuera poco, como ya insinuamos, el camino al trópico habría de despertar fuertes y contradictorios enconos al interior de la propia región cochabambina. Mientras algunos grupos dirigentes capitalinos y otros similares de los valles cerealeros de Sacaba, pugnaban por un camino que los favoreciera, usando la vía de Espíritu Santo, los hacendados y propietarios de la importante región cocalera de Totorá y la no menos importante cerealera de Valle Alto, que deseaban este camino bajo su mando, construido

95 *El Siglo XX*, periódico cochabambino, editorializaba que constituía una exageración y una ilusión pensar en este remplazo "Si el oriente tiene grande importancia como elemento de riqueza, eso no podría producir la traslación de todos los departamentos del sud, del centro y del norte a esas regiones". (Cochabamba), 19 de octubre de 1895.

96 En mi libro: *Elites, Mercado y Cuestión Regional (Cochabamba)*, FLACSO, Quito, 1994, he realizado un retrato de los conflictos locales con el Gobierno Central.

por la vía de Arepucho y Montepunco. Desde Tiraque también se exigía una ruta por Vandiola. Maniobra con la cual cada Provincia pretendía beneficiarse, a costa de la otra, del importante comercio con el Beni. Un incordio, en el cual participaban activamente las Juntas de Propietarios, compuesta por importantes productores de coca, que contribuyó sin duda a demorar la construcción de esta vía.

En ese clima de disputa las opciones camineras se multiplicaron. En 1896, por ejemplo, Rosendo Saucedo, firmó un contrato con el gobierno para abrir un camino de herradura del "Yunga de Arepucho" hasta las márgenes del río Chimoré, recibiendo para este fin el 25% de las recaudaciones de la Aduanilla de Chucillas (Totorá). En cinco años y a un costo de setenta mil bolivianos se concluyó el camino de 65 kilómetros de extensión. Entregado oficialmente en 1901, al no recibir mantenimiento adecuado, se halla apenas un sexenio más tarde en malas condiciones, según reconocía su propio constructor.<sup>97</sup>

Muy penosamente, por otro lado, se empezó en 1905 un otro camino, por imperativo de una Ley sancionada ese mismo año, financiado con recursos fiscales y administrado por el Prefecto del Departamento. La ruta se condujo, a un costo de 100.000 bolivianos, por el alto de San Benito, Espíritu Santo, Vera Cruz, Málaga hasta el puerto de Santa Rosa, sin embargo no se consiguieron los resultados esperados, presumiblemente por su mal diseño.<sup>98</sup>

El tránsito por otra parte era peligroso y lento. Para recorrer los aproximadamente 160 kilómetros distantes entre Cochabamba y el Puerto de Santa Rosa, se demoraba entre siete y ocho días, que bien podían duplicarse o triplicarse en los meses de la estación llu-

97 Saucedo, Rosendo (et. al.) "Camino de Totorá al Chimoré por Montepunco", Totorá, Imprenta de "El Industrial", 1907

98 Salinas, Enrique. "Ferrocarril Cochabamba -Chimoré". La Paz, 1912, p. 13 y 14



viosa. Del Puerto aún se necesitaban entre cinco a siete días de navegación para "bajar" hasta Trinidad.

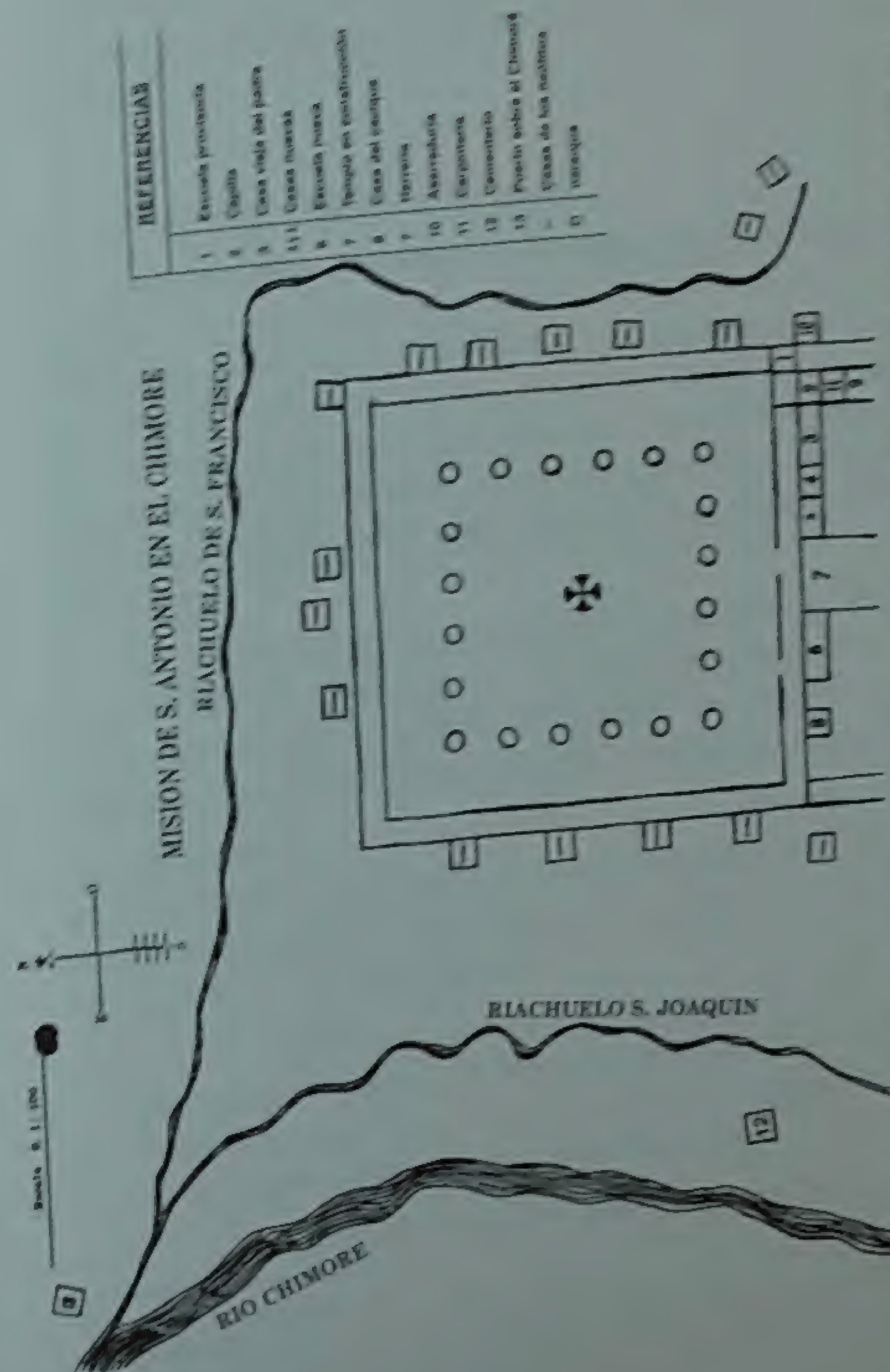
Que el camino era francamente malo, lo pondría en relieve en 1909 Fray Francisco Pierini, de la orden Franciscana, y que propiciaba -como veremos más adelante- la nueva evangelización de los Yuracarés. El sacerdote conocía *in situ* trópico al cual había visitado varias veces, por lo que estaba capacitado para poner las cosas en su lugar.

Parece inverosímil, caballeros! Se trata de zonas que la voz pública señala como las más ricas de la República y las llamadas a constituir el porvenir de la patria, de zonas tropezadas desde principios de la conquista cuando los Padres jesuitas recurrieron para comunicarse con la llamada entonces provincia de Mojos: de zonas por la que baja cada año al Beni, no menos de unas 15 a 20 mil arrobas de carga: de zonas en fin que están surcadas por ríos que comunican directamente con el Atlántico y por ende con Europa... y por esas zonas, los poderes nacionales hasta hoy no han podido trabajar ni un mal camino de herradura!

El único que hoy existe y que partiendo de Cochabamba se dirige por el Alto de San Benito a los Yungas de Espíritu Santo y de allá a Santa Rosa del Chapare, desde las 10 leguas de la ciudad no puede dársele sin ofender al diccionario, el nombre de camino. Es una pésima senda, sembrada de osamenta de animales y suspiros y lágrimas, y acaso también de maldiciones de transeúntes.<sup>99</sup>

Las malas vías de comunicación, repercutían negativamente al encarecer el costo del transporte por "arrias" de mulas. En 1899, por ejemplo, transportar una carga desde Cochabamba hasta el Puerto

<sup>99</sup> Pierini, Francisco "Al Atlántico. Cochabamba y su Montañas. Tópicos acerca de la vía de Cochabamba a los Yungas y al Chapare, julio y agosto de 1911.



Plano de la Misión de San Antonio del Chimoré en 1908. (Posteriormente la Misión se trasladó dando lugar en 1941 a Villa Tunari).



viosa. Del Puerto aún se necesitaban entre cinco a siete días de navegación para "bajar" hasta Trinidad.

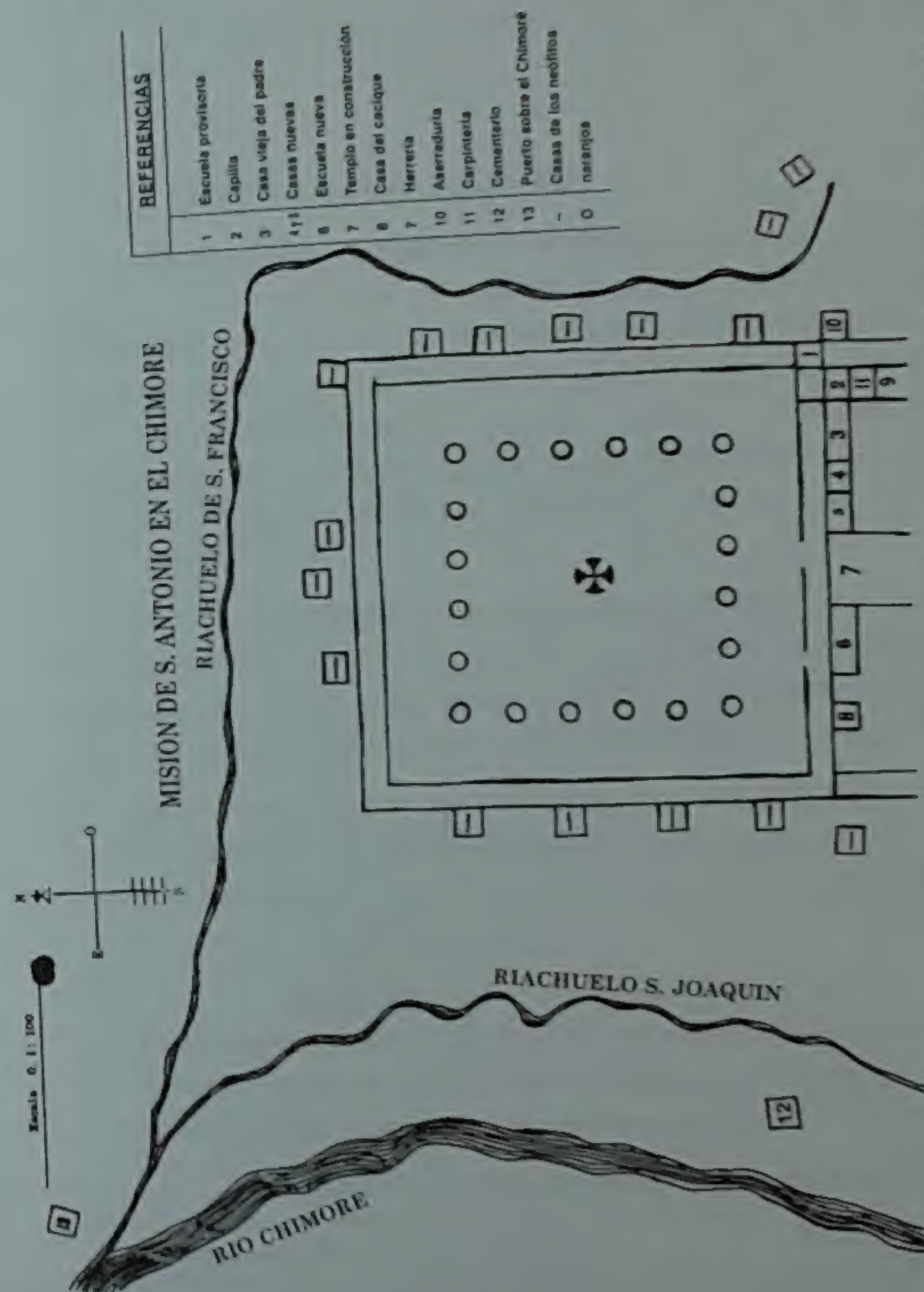
Que el camino era francamente malo, lo pondría en relieve en 1909 Fray Francisco Pierini, de la orden Franciscana, y que propiciaba -como veremos más adelante- la nueva evangelización de los Yuracarés. El sacerdote conocía *in situ* trópico al cual había visitado varias veces, por lo que estaba capacitado para poner las cosas en su lugar:

*Parece inverosímil, caballeros! Se trata de zonas que la voz pública señala como las más ricas de la República y las llamadas á constituir el porvenir de la patria, de zonas tratinadas desde principios de la conquista cuando los Padres Jesuitas recurrieron para comunicarse con la llamada entonces provincia de Mojos: de zonas por la que baja cada año al Beni, no menos de unas 15 á 20 mil arrobas de carga: de zonas en fin que están surcadas por ríos que comunican directamente con el Atlántico y por ende con Europa... y por esas zonas, los poderes nacionales hasta hoy no han podido trabajar ni un mal camino de herradura!*

El único que hoy existe y que partiendo de Cochabamba se dirige por el Alto de San Benito a los Yungas de Espíritu Santo y de allá a Santa Rosa del Chapare, desde las 10 leguas de la ciudad no puede dársele sin ofender al diccionario, el nombre de camino. Es una pésima senda, sembrada de osamenta de animales y suspiros y lágrimas, y acaso también de maldiciones de transeúntes.<sup>99</sup>

Las malas vías de comunicación, repercutían negativamente al encarecer el costo del transporte por "arrias" de mulas. En 1899, por ejemplo, transportar una carga desde Cochabamba hasta el Puerto

<sup>99</sup> Pierini, Francisco "Al Atlántico, Cochabamba y su Montañas, Tópicos acerca de sus regiones del N.O". El Ferrocarril (Cochabamba) julio y agosto de 1911.



Plano de la Misión de San Antonio del Chimoré en 1908. (Posteriormente la Misión se trasladó dando lugar en 1941 a Villa Tunari).



de Santa Rosa, costaba de 15 a 18 bolivianos; mientras que hasta Oruro, a casi un 50% más de distancia, solamente valía 4,80 bolivianos.<sup>100</sup>

### UN CORTO AUGUE COMERCIAL

Los comerciantes cochabambinos, viejos expertos en el arte de comprar y de vender, no se arrendaron ni esperaron a que las condiciones de transporte alcanzaran su grado óptimo. De ahí, que ya a fines del siglo pasado -apenas percibieron la oportunidad que les ofrecía esta plaza- se lanzaron denodadamente a la búsqueda de conquistar el mercado beniano, pese a que, como vimos, había que superar una peligrosa senda para mulas y afrontar elevados costos de transporte.<sup>101</sup>

En 1893, por ejemplo, el corresponsal del periódico cochabambino "El Herald", informaba que los productos cochabambinos, harina, papas, chuño y aguardiente lograban buena acogida en el pueblo beniano de Reyes (cerca del límite entre Beni y La Paz).<sup>102</sup>

Encontramos un testimonio similar, esta vez proveniente de una expedición de ciudadanos totoreños que se internó en 1892 en el trópico cochabambino para promover precisamente un camino al Chimoré por los "Yungas de Arepucho":

*"Estábamos en (el puerto de) Santa Rosa.(...) Recién pudimos conocer y tratar a las personas que allí se hallaban en su mayor parte benianos, comerciantes o pasajeros muchos de ellos de las principales familias de Trinidad.*

*No obstante, las pésimas condiciones de este peque-*

<sup>100</sup> El Herald(Cochabamba) 10 de agosto de 1899.

<sup>101</sup> En 1900 el flete de carga de mula de Cochabamba a Oruro (41 leguas) era de 4.80 bolivianos, en cambio al Puerto de Santa Rosa, fluctuaba entre 15 a 18 bolivianos, pese a que la distancia era menor. El Herald (Cochabamba) 10 de agosto de 1899. P.2

<sup>102</sup> El Herald (Cochabamba) 2 de septiembre de 1893.



ño puerto y su reciente fundación, había una concurrencia y actividad comercial, que nos llenó de admiración. Diariamente desembarcaban los benianos sus canoas cargadas de cacao, charqui, pieles, zuela etc., para cambiar con productos cochabambinos que se encuentran almacenados".<sup>103</sup>

Establecido a principios la década de los 90s del siglo XIX, sobre en la margen derecha del río San Mateo, el principal puerto chapareño era Santa Rosa. En 1897, Juan Hope, un yanqui avecinado en el Puerto, que por entonces tenía unos 60 habitantes, describió para "El Heraldo", periódico cochabambino, con la situación comercial allí reinante, de la siguiente manera:

*"El comercio de Cochabamba a las regiones del Beni ha aumentado muchísimo en los dos últimos años y ahora ocupa más o menos 350 mulas, las que hace al año 6 viajes cada una y traen 15.000 arrobas de mercancías, las que se remiten a Trinidad en vapores, batelones, monterías y canoas, lo que da empleo a más de 100 personas y a un capital bastante fuerte".*<sup>104</sup>

Era claro que el tráfico comercial Cochabamba - Beni no se detenía, y lograba -cruzando tierra y aguas tropicales- un "grande incremento".<sup>105</sup>

Los datos son elocuentes al respecto. En 1901, se estimó que por el Puerto de Santa Rosa se exportaron 12.200 arrobas rumbo a Trinidad, la capital beniana. Un año más tarde, el volumen aumentó a unas 10 mil arrobas.

103 "Exploración al Chimoré. Informe que Presenta al Directorio de la Ciudad Tótorá, la Comisión Exploradora al Chimoré por la Ruta de Arepucho", Cochabamba, Imp. de "El Orden", 1895 p.12

104 Hope, Juan "Observaciones sobre el puerto de Santa Rosa del Chapare". El Heraldo (Cochabamba) 5 de septiembre de 1897 p.3

105 La Patria (Cochabamba) 21 de junio de 1906 p.2

106 La Democracia (Trinidad) 17 de noviembre de 1907.

Para atender el tráfico creciente en el Puerto de Santa Rosa se establecieron distintas casas de comercio ("agentes comisionistas") principalmente de propiedad de extranjeros. Las empresas se ocupaban también del transporte pluvial. Entre ellas tenemos a la casa del francés "Nataniel Morant" fundada en 1907 y la de "Iriarte y Santa Cruz" organizada el mismo año.<sup>106</sup> También, la empresa alemana "Zeller, Villinger y Cía" ofrecía sus servicios de transporte desde Santa Rosa hasta Puerto Ballivián, Santa Ana y Guayaramerín. Hacia 1910, por lo menos una decena de lanchas "a vapor" prestaban servicio entre Cochabamba y Beni.<sup>107</sup>

En esos mismos años, otra casa alemana, que ya atendía la ruta del Chapare desde principios de siglo como es la de Alfred Wilson Barber, importante comerciante y socio de la cervecería Taquiña, amplió su flota. Así el 20 de noviembre de 1909, Barber "botó" su embarcación "Ana Katarina", construida en sus embarcaderos del Río Ibare (Beni) por su compatriota Bruno Boheme<sup>108</sup> y en, julio de 1913, hizo lo propio con su vapor "Cochabamba".<sup>109</sup>

Toda una gama de oportunidades se abrieron para los productores cochabambinos. A principios de la década de los 10s, en la prensa trinitaria, empezaron a aparecer regularmente avisos que promocionaban en esta plaza productos cochabambinos como harina "Chiriguani", cerveza "Taquiña" o frutas en conserva de la Fábrica de José F. Beltrán.<sup>110</sup>

El volumen de carga que salía de los puertos cochabambinos era sensiblemente mayor que el que ingresaba. De Cochabamba, se enviaban principalmente trigo y harina de trigo, papas, chuño, aguas gaseosas, cerveza, licores y además sal en molde; probable-

107 El Ferrocarril (Cochabamba) 24 de febrero de 1910.

108 La Democracia (Trinidad) 13 de noviembre de 1909.

109 La Democracia (Trinidad) 12 de julio de 1913

110 La Democracia (Trinidad) 21 de febrero de 1911; 27 de mayo de 1911 y 19 de octubre de 1912.



## PUERTO DE SANTA ROSA (1900)

*"Este puerto ha estado honrado como nunca estos días.*

*La lancha Guapay, comandada por el señor Alcibiades Velarde, arribó un poco más abajo de la boca del Coni, en plena estación seca. Ha regresado el 2 del mes en curso con 1.000 arrobas de carga, de las cuales 500 son de la casa Orton y las restantes de varios comerciantes. A su bordo vinieron dos pasajeros, los Señores César Bello, senador por el Beni y N. Alvarez, ambos de paso á Cochabamba.*

*En batelones arribaron también los señores Demetrio F. de Córdova y Familia, Diputado Doctor Napoleón Rivero y don Francisco Javier Chávez.*

*De Tránsito al beni llegaron de esa ciudad (Cochabamba) los Sres. Teófilo Wunder, Eduardo Helburn, Miguel Lanza, Víctor Valenzuela y el joven Ricardo G. Ortega, después de despachar su carga.*

*En la actualidad (1900), el comercio por esta vía es activísimo. Los almacenes de Barder y Moreno están repletos de carga. Los de la Cia. Orton están vacíos, por haber remitido su carga y suspendido las remesas.*

*Además de la lancha á vapor "Guapay" ha bajado un batelón de 600 arrobas del señor Joaquín Aguirre y algunas personas*

*Un mozo que llevó á Cochabamba el señor Joaquín Aguirre, ha contraído viruela á su regreso de esa ciudad y se encuentra en malas condiciones. Lo sensible es que tan terrible enfermedad va á propagarse aquí y en el Beni y on tal motivo quedaremos en aislamiento completo porque ni mojeños ni yuracarés vendrán al puerto por temor al contagio.*

**El Herald, Cochabamba, 17 de agosto de 1900**

mente traída desde los salares potosinos a través de Oruro. Del Beni "retornaban" charque, cueros de vaca y tigre y "bolachas" de goma, estas últimas en tránsito con destino al Puerto de Antofagasta para su exportación posterior a Europa y Norteamérica.<sup>111</sup>

El comercio interregional continuaba creciendo. Precisamente, en 1910, el Puerto de Todos Santos, que se sumó al de Santa Rosa como punto de embarque en la ruta Cochabamba - Beni, registró 65.408 arrobas de salida a Trinidad y 56.760 arrobas el año siguiente. Seis veces más que una década atrás.

Conviene señalar, para hacer más comprensibles las líneas anteriores, que hacia 1910 existían en actividad dos puertos cochabambinos: Santa Rosa y Todos Santos.

Santa Rosa, que remplazó al Puerto de Vinchuta, se estableció hacia 1890.

"Obligada estación del comercio de Cochabamba y punto de arranque de la navegación pluvial",<sup>112</sup> el puerto apenas resultaba un pequeñísimo caserío, habitado por algunos comerciantes criollos e indígenas Yuracarés. En él funcionaba igualmente la "Recepturía de Correos y Contrata de Transportes".<sup>113</sup> En sus alrededores, sus habitantes cultivaban para su propio consumo maíz, yuca, plátanos, piñas y algo de café.

De esta situación precaria, dejó testimonio un misionero franciscano que en el año de 1900 pasó por allí rumbo a Cochabamba, procedente de la Misión de Urubichá (Guarayos- Santa Cruz):

*"A semeja un rancho de bárbaros: al fin son Yuracarés a excepción del Corregidor y otra familia cochabambina (...)*

<sup>111</sup> *EL Herald* (Cochabamba) 6 de mayo de 1902, 13 de febrero de 1903 y *El Ferrocarril* (Cochabamba) 29 de mayo de 1915, p.2.

<sup>112</sup> Jordán, Enrique. "En la Región de las Gomas", *El Herald* (Cochabamba), 5 de junio de 1902, p. 2.

<sup>113</sup> *Revista del Beni* (Trinidad) 14 de agosto de 1898.



*Santa Rosa se reduce á 6 ó 7 galpones; los mejores son del Corregidor, y el de los señores Alfredo Barber y Cia., depósitos de cargas para el Beni, procedentes de Cochabamba".*<sup>114</sup>

Dos años más tarde, en 1902, Enrique Jordán, un conocedor de la zona, señaló que Santa Rosa, tenía más o menos 30 habitantes y 20 casas o almacenes.<sup>115</sup>

El puerto de Santa Rosa presentaba diversos problemas infraestructurales que entorpecían su accesibilidad. Por una parte, el camino de tierra que lo ligaba a Cochabamba -como ya advertimos- se hallaba regularmente en condiciones deplorables "tanto por la fiebres y terciarias, como por los fangales de leguas que existen".<sup>116</sup> Por otra, el peso de las embarcaciones y la situación derivada de la rapidez de la corriente del río. Esta, "arrastrando palizada que la clava en la arena, formando en trechos verdaderas estacadas", obligaba a un trasbordo previo de pasajeros y carga en pequeñas canoas de remo. Correspondía a éstas transportarlos desde el río Coni hasta Puerto Santa Rosa, cubriendo una distancia de legua y media. (7,5 Kilómetros).

Resultaba, por consiguiente, perentorio organizar un nuevo puerto. La respuesta fue Todos Santos, distante a unos 180 kilómetros de la ciudad de Cochabamba, que se fundó así en 1910, sobre la ribera septentrional del río Chapare. Se esperaba que su ubicación permitiera una navegación segura durante todo el año y otorgara amplias facilidades para atracar, superando las desventajas del Puerto de Santa Rosa.<sup>117</sup>

Sin embargo, la infraestructura urbana y portuaria de Todos Santos no presentaba mucho mejores condiciones que la de Santa

<sup>114</sup> *El Heraldo* (Cochabamba) 3 de septiembre de 1900 p.3

<sup>115</sup> Jordán, Enrique op.cit

<sup>116</sup> De Ugarte, Guillermo. "Comunicación al Beni" (1904): Archivo Franciscano, Tarata marzo de 1914, No. 63 p.339

<sup>117</sup> Velarde, Juan Fco. *El Heraldo*, 1910, No. 6032

Rosa. Hacia 1915, Leo E. Miller, norteamericano, nos dejó la impresión que le produjo el Puerto en estas líneas:

*"Siete días después de salir de Cochabamba, llegamos abruptamente a una pequeña agrupación de chozas de paja y bambú, lugar conocido como Todos Santos; había exactamente ocho de ellas. (...) El edificio más grande estaba ocupado por el Intendente o Agente Federal (...); había una habitación grande para almacenar cueros, sal y otros artículos de comercio. Las otras casas estaban ocupadas por familias de bolivianos que consiguieron tierras o concesiones en la vecindad y eran amos de cantidades de indígenas de la tribu yuracaré, estos últimos vivían en grandes cabañas, construidas detrás de las casas de la gente a quien servían. Había también una pequeña iglesia, pero ninguna tienda de consideración.*

*A pesar de su tamaño insignificante, Todos Santos es un lugar de importancia porque sirve de desembocadura del comercio desde Cochabamba y Bolivia en general, y es el puerto de entrada de las pieles de Trinidad y de mercancía entrando por el río Amazonas y el ferrocarril Madera y Mamoré. Un pequeño buque de vapor, al "Ana Katalina", está anclado junto al barranco esperando que el agua crezca lo suficiente para que el barco pueda bajar el río. Este barco viaja regularmente entre Todos Santos y Trinidad, y requiere tres días para el viaje de bajada, y cinco días para arriba. De Cochabamba a Trinidad hay una distancia de aproximadamente 265 millas, 165 por tierra y otras 100 por río. Durante la estación seca, la navegación a vapor en el Chaparé es muy irregular, pero las canoas de tamaño grande y remeros nativos siempre pueden hacerlo. Durante la estación lluviosa hay un pequeño buque de vapor o lancha cada dos semanas.*<sup>118</sup>



## LA FRUSTRACION DE PATIÑO Y LA CRISIS COMERCIAL

La vinculación comercial con el Beni, en una escala nunca antes conocida, produjo varias consecuencias en Cochabamba.

En primer término, el sistemático flujo comercial que recorría la región rumbo a las tierras de la goma elástica, junto a la expectativa acumulada en siglo y medio<sup>119</sup> en diversos sectores locales respecto a la potencialidad de los bosques y llanuras del Chapare, como ahora se empezaba a designar a las antiguas "Montañas de Yuracarés", terminó por atraer la atención de importantes inversionistas.

Esta actitud puede evidenciarse en el llamativo hecho de que en 1911, justo cuando el comercio hacia el Beni llegaba a su punto más alto y prometía seguir creciendo, el propio "rey" del estaño, Simón I. Patiño, propuso la construcción de un ferrocarril, eléctrico o a vapor, hasta las márgenes del río Chimoré. A cambio, Patiño demandaba un privilegio de 25 años, concesiones de tierras y una subvención anual de diez mil libras esterlinas para el mantenimiento del ferrocarril.<sup>120</sup> La vía férrea, de aproximadamente 242 kilómetros de extensión, debía empalmarse con el ferrocarril que por entonces la "Bolivian Railway" construía entre Oruro y Cochabamba.

El plan del magnate minero sobrepasaba la mera necesidad de dar un escape a los productos de Cochabamba. Incluía además, en una proyección mayor, un amplio programa de asentamientos de colonizadores y una conexión, de alcances geopolíticos, "libre y segura" de los centros fluviales bolivianos con el Amazonas y de éste

118 "Across the Bolivian Highlands from Cochabamba to the Chapare". *Geographical Review*, Nuy York, 1917, IV, pp. 267-283 (Traducción del P. Mauricio Roche y René Julio Rivera Paniagua)

119 Desde 1768 cuando se "descubrieron" los Yuracarés.

120 *El Ferrocarril* (Cochabamba) 1 de julio de 1911. P 2-3.

con Europa.<sup>121</sup> Varios ingenieros alemanes, contratados por Patiño, como Hirschfeld, Wuszerk, Dieter y Fehk, exploraron el Chapare para observar su potencial agrícola, forestal y mineralógico.<sup>122</sup>

Como punta de lanza del proyecto, se logró fundar "Puerto Patiño", sobre la orilla derecha del río Isiboro en la confluencia con el río Sesasama, al que se remitieron semillas del afamado té de Assan (India) y de algodón del Perú. Se construyeron igualmente caminos, puentes y campamentos. Algunas decenas de familias se establecieron allí y produjeron café, chocolate, caña de azúcar, yuca y tabaco.<sup>123</sup>

La propuesta atrajo apoyo de la prensa local y sectores de Notables locales. Pero no se logró unanimidad. La resistencia de distintos sectores locales, que miraban con recelo la entrega de tierras gratuitas, la crisis de los mercados benianos que describiremos más adelante, sumados a los malos cálculos de los ingenieros de Patiño al escoger una zona inapropiada geográficamente para materializar el puerto y la colonia, terminaron por echar por tierra esta posibilidad. Descorazonado, Patiño retiró su proyecto y a principios de los 20s, en el Puerto que llevaba su nombre, apenas se mantenían cultivados algunas veintenas de acres por una docena de peones indígenas.

Lamentablemente, el atractivo de los mercados vinculados al ciclo cauchífero, como el cochabambino, empezó simultáneamente a desvanecerse a medida que cambiaban las condiciones de comercialización en los territorios gomeros, gracias a la conclusión del ferrocarril Madera- Mamoré (1910-14) tendido en territorio brasileño. Esta nueva vía, con la cual precisamente Simón Patiño había previsto competir con su fallido ferrocarril, permitió que mercan-

121 "Propuesta presentada al Supremo Gobierno por el Ciudadano Simón I. Patiño". Cochabamba, Imprenta Universo, 1991.

122 *El Eco del Beni* (Trinidad) 5 de septiembre de 1912

123 *La Democracia* (Trinidad) 19 de abril de 1913



cías brasileñas y europeas fueran introducidas ventajosamente en las zonas bolivianas productoras de caucho, desplazando a los productos similares procedentes, desde fines del siglo XIX, de Cochabamba, La Paz y Santa Cruz.

La prensa local dio cuenta de esta verdadera ruptura comercial que colocaba nuevamente a Cochabamba en vilo, señalando:

*"La locomotora que pitea en la banda derecha del Mamoré, avisa a los habitantes del Beni, que surge un nuevo horizonte, que los productos que antes se le ofrecían, trasladados a gran costo desde Santa Cruz, La Paz y Cochabamba, le serán (ofertados) no sólo de Mato Grosso y Amazonas, sino de Africa y Europa en tiempo corto y a precios menores".*<sup>124</sup>

A esta condición, ya de por sí desfavorable, vino a sumarse la crisis de la producción gomera visible entre 1912 y 1914 motivada por el intempestivo ingreso en el mercado mundial de la goma cultivada sistemáticamente por capitales ingleses en el Asia. La conjunción de factores desfavorables precipitó una sentida crisis que azotó la producción boliviana y obligó a las "barracas" a despedir a miles de *siringeros* y reducir consecuentemente la demanda de productos alimenticios y manufacturados.

Enfrentando esta condición adversa, el puerto cochabambino de Santa Rosa empezó a despoblarse acusando los efectos del poco movimiento comercial existente entre Beni y Cochabamba y soportando, además, el fracaso de las políticas estatales de colonización en sus alrededores.<sup>125</sup>

Las cifras de volumen del comercio de Cochabamba hacia el Beni desnudan claramente el impacto de esta inflexión.

A partir de 1912 se registró una sustantiva disminución de los

<sup>124</sup> *El Ferrocarril* (Cochabamba) 23 de marzo de 1912

<sup>125</sup> *El Ferrocarril* (Cochabamba) 9 de agosto de 1913. p.2.

envíos hacia el Beni por puertos cochabambinos que en su momento cumbre habían sobrepasado las 65 mil arrobas.<sup>126</sup> Ese año, se contabilizaron 37.888 arrobas, un 42% menos que en 1911. Entre 1913 y 1914, el volumen volvió a caer, esta vez a 22.536 y a 20.596 arrobas respectivamente. En 1916, se evidenció un ligero incremento a 24.400 arrobas, que no sirvió para alcanzar el nivel alcanzado a principios de la década.<sup>127</sup> Dos años más tarde, en 1918, un bien situado informante, que escribía para el periódico cochabambino "El Herald" desde el puerto pluvial de Todos Santos, advirtió que el tráfico con el Beni se encontraba "muy retardado y deprimido por la crisis gomera".<sup>128</sup>

Si Cochabamba no terminó de sentir el impacto de la caída de su tráfico comercial con el Beni, fue merced a que el arribo en julio de 1917 del largamente esperado ferrocarril le permitió recuperar parcialmente sus antiguos mercados en la altiplanicie minera. Envolados por los miles de quintales de productos agrícolas que ahora podían transportar hasta la zona minera estañífera, los cochabambinos no dejaron empero de sentir el deseo de prolongar sus brazos llenos paralelas de hierro hasta las mismas puertas del Beni.

Pese al mercado beniano lleno de claro-oscuros y a los territorios de difícil acceso, todavía perduraba en Cochabamba la atención por esta vía, aunque en una escala menor que en años previos. Se suponía, correctamente, como mostraremos luego, que un trazo ferroviario hacia el Chapare proporcionaría a la región mayor estabilidad tanto económica como geopolítica a la región.

<sup>126</sup> *El Ferrocarril* (Cochabamba) en su edición del 19 de septiembre de 1912 informaba que a consecuencia del "despueble", los artículos de Santa Cruz y Cochabamba dejaban de ser solicitados, acotando que el quebranto llegaba incluso a las mercancías extranjeras introducidas desde Cochabamba.

<sup>107</sup> *El Ferrocarril* (Cochabamba) 5 de febrero de 1918. El dato para 1918, fue estimado sobre el promedio del primer semestre.

<sup>108</sup> *El Herald* (Cochabamba) 21 de mayo de 1918 62. *El Progreso* (Cochabamba) 6 de abril de 1885, p. 1



El trópico seguía guardando para Cochabamba tesoros y sorpresas, ocultos bajo el manto de su verde follaje. Los escritores, la prensa y viajeros se encargaría de difundir entre los habitantes de ciudades y comarcas, la fuerza de sus ríos caudalosos, su exuberante flora y su salvaje y vistosa fauna. En esta tierra, que se podía tocar con solo vencer la naturaleza, todo parecía siempre generoso.

Bastaría recorrer las páginas de la prensa cochabambina o de los cuentos, novelas y relatos que el trópico inspiró para darse cuenta de la atención que este supo inspirar. Contemplar su paisaje, para un cochabambino de fines del siglo pasado o principios del presente, era convocar con asombro a la imaginación. Bajo su follaje, todo, lo inesperado y lo posible, podían acontecer.

Los Incas temían en el fondo a la selva y los españoles la ignoraron por mucho tiempo. El mundo de "abajo", para los modernistas del Valle, implicaba convocar un mundo utópico a conquistar y una frontera a vencer. La identidad cochabambina, sin embargo, no estaba todavía construida, positivamente o negativamente, por su dependencia con el trópico; este era simplemente una posibilidad abierta y generosa. Se lo podía usar, pero también prescindir, pues no estaba soldada definitivamente al destino histórico del valle; cuna y madre. Sólo el devenir de los años lograría unir bajo un mismo alero, los valles y el trópico, apenas separados por siglos, por la voluntad geológica de una montaña.

## CAPITULO IV

### RETORNO MISIONERO, 1904-1920

*De conformidad al artículo único del Decreto Supremo de 17 de Octubre de 1905, y a los artículos 2 y 17 del igual de 23 de diciembre de 1905, y siendo el pensamiento del Supremo Gobierno tener en las misiones la base fundamental de las futuras colonias, habiéndose demostrado las ventajas que para poblar la rica región del Chimoré se presentan con el establecimiento de la Misión ante dicha, se concede al R.P. Francisco Pierini el permiso que solicita para la Fundación de la Misión denominada San Antonio de Padua, en la margen derecha del río Chimoré, adjudicándole ochocientas hectáreas de terrenos.*

**Ismael Montes**

**Manuel Vicente Ballivián**

**La Paz, 9 de marzo de 1906**

Como hemos visto, detrás del telón de fondo del auge del mercado de la goma, la región tropical cochabambina cobró vida como el lugar de tránsito más expedito y rápido hacia los territorios de las exmisiones de Mojos. Servir de ruta intermediaria comercial y habilitar puestos y fuerza de trabajo para hacerlo posible, no constituía toda la tarea que las élites cochabambinas pensaban otorgar a esos territorios. Resultaba para ellas un verdadero contrasen-



tido abandonar aquellas tierras, finalmente tan cercanas y tan de difícil acceso, como feraces y promisorias. En cierto sentido, el Gobernador Francisco Viedma, poco más de un siglo atrás, ya había diseñado una meta para el Chapare que parecía conservar en la memoria geográfica local toda su validez, pese al tiempo transcurrido.

Para las fuerzas vivas regionales estaba suficientemente claro que ningún intento de transporte o colonización tendría éxito sin la contribución y por tanto sin la "civilización" de la fuerza de trabajo Yuracaré, dispersa todavía en la selva húmeda. Un empeño al

### LOS NACCHEROS DE MOLETO (1893)

*Moletto era antiguamente una aldea indígena que contaba cuando menos unos 300 habitantes que vivían felices en vida patriarcal. (...) En este verde oasis de eterna calma, donde se presentó hace algunos años una familia por desgracia cochabambina y que pertenece a nuestra plebe (...) Ladinos y perspicaces, audaces y emprendedores (...) fueron allí atraídos por el miserable interés de comerciar peines de charo ó buscando buena suerte de algún modo. -De ahí, su nombre de ñaccheros.*

*Sabiendo manejar bien el arma de fuego y poseyendo las noticias parvas de una sociedad civilizada (...) se impusieron con facilidad sobre una gente tan apacible y bondadosa (...) Todos trabajan para los ñaccheros, y si no lo hacen, estos los apalean con crueldad de tigres. (Estos) prefirieron abandonar aquel lugar en busca de otro donde el nombre de la civilización fuese menos abominable y donde pudiesen vivir libres e independientes. En consecuencia emigraron en masa de Moletto. -De trescientos moradores quedaron apenas cinco hombres sufridos y esclavizados.*

**Rigoberto y Simón Mendoza. Expedición a Moletto. Cochabamba, Imprenta de El Herald, 1893.**

que se abocarían simultáneamente sus esfuerzos por conquistar el mercado beniano. De ahí que, siguiendo el legado de Francisco de Viedma, volvieron a emprender acciones dirigidas a implantar misiones religiosas entre los "neófitos", y nunca "reducidos", indígenas Yuracarés. A este esfuerzo, aunque un poco más tarde, se sumaron las políticas estatales que trataron de asentar pequeños contingentes de colonizadores, generalmente de extracción artesanal, siempre en las proximidades de las rutas comerciales.

Al menos dos razones residían en el transfondo de esta iniciativa. Por una parte, la posibilidades de comercio con el Beni y las potenciales labores agrícolas estaban destinadas a confrontar graves problemas si no contaban con el concurso de una dócil mano de obra Yuracaré, única que parecía "naturalmente habilitada para desenvolverse en aquellos tórridos bosques y manejar certeramente canoas en los recodos de los ríos del Chimoré". Por otra, al fortificar una red de colonias en el Chapare, se tenía la expectativa de disminuir el flujo humano de cochabambinos que regularmente se trasladaban a trabajar en las salitreras de la costa del Pacífico, principalmente las ubicadas en inmediaciones del puerto chileno de Iquique.<sup>129</sup>

A ojos de la prensa y de los hombres públicos locales, parecía incomprensible que decenas y decenas de cochabambinos/as abandonaran su región, cuando, presumiblemente, tenían a pocos pasos, en el Chapare, toda clase de potenciales venturas agrícolas y mercantiles. O al menos así lo consideraban sus mentores.

Correspondió a Fray Francisco Pierini agitar banderas en el asunto. En un artículo publicado en 1905 bajo el sugestivo nombre de "La vida al lado de la muerte", sintetizó el pensamiento de muchos cochabambinos y cochabambinas, al interrogarse crudamente:

*Por qué mientras aquí nos morimos de hambre, desdenamos la vida que a manos llenas nos brinda al otro lado de la Cordillera la naturaleza? Por qué preferimos ver a nuestros*



hijos ir a mendigar a tierras extrañas el pan extranjero, cuando a cuatro pasos del desierto en que vivimos las mano del Providente nos tiene reservada una herencia que nos envidiarían otras naciones?

Los franciscanos del Convento de Tarata, precisamente la orden a la que pertenecía Pierini y de donde también habían partido los predicadores de la misma orden al filo del siglo pasado, dieron otra vez el paso inicial y el más firme de esta nueva secuencia -la tercera- por evangelizar a los Yuracarés.

Una entrada preliminar "para indagar la voluntad de los indios Yuracarés", había sido realizada a mediados del año de 1904 por dos franciscanos, contando con un soporte financiero del Gobierno boliviano equivalente a mil bolivianos.

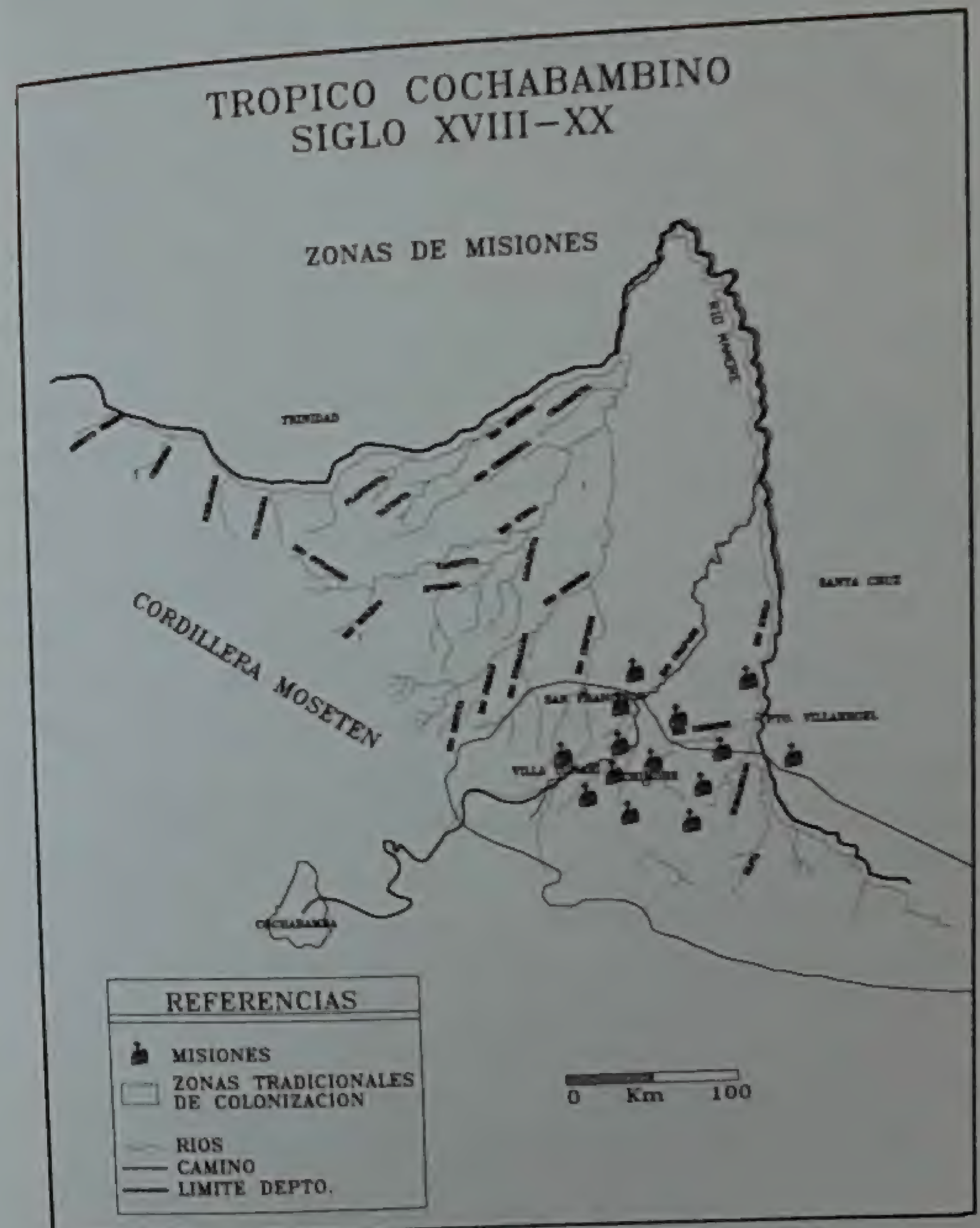
Los misioneros creyeron ser bien recibidos por los Yuracarés, como vivamente alborozados informaron a sus superiores.

¿Cómo explicar este vuelco de actitud Yuracaré, esta aparente necesidad imperiosa de cobijarse bajo el manto de la iglesia católica?

Es altamente probable que la razón se encuentre en el avance sistemático de sectores criollos y del propio Estado boliviano en su hábitat. Es claro que el auge de la goma anteriormente mencionado multiplicó el tránsito en estos territorios e incrementó las facilidades del comercio, patrocinado, tanto por comerciantes en la ruta hacia al Beni como por mestizos cochabambinos denominados **naccheros**, que traficaban específicamente con los Yuracarés.

Los indígenas ávidos de hierro, tal como había detectado el francés D'Orbigny siete décadas atrás, lo intercambian -como entonces- por sus cotizados peines, plumas exóticas, loros y otras

129 Sobre este proceso ver el magnífico libro de Sergio González: *Hombres y Mujeres de la Pampa. Tarapacá en el Ciclo Salitrero*, TER, Iquique, 1991.



Fuente: Sarela Paz, *Hombres del Río, Hombres del Camino*, UMSS-1991.



especies tropicales.<sup>130</sup> En el Puerto de Santa Rosa, estratégicamente ubicado en la "ruta de la goma", y nudo del transporte pluvial, se reclutaba fuerza de trabajo indígena para atender, como remeros, las necesidades laborales de las embarcaciones que surcaban los ríos rumbo al Beni. En sus cercanías, se instalaron además algunas haciendas ganaderas o con sembríos cicales y cacaotales que también requerían esta fuerza de trabajo. En 1913 se fundó la Colonia "El Carmen" a una legua de la Misión, sumando un factor adicional a la demanda de mano de obra Yuracaré.

La fuerza de este proceso, entre voluntario y coactivo, era tal que incluso hubo momentos en que los caucheros, apoyados por los habitantes blancos y mestizos del Puerto de Santa Rosa, llegaron a incursionar en territorio Yuracaré para capturarlos y trasladarlos por la fuerza a las barracas de siringa. En 1891, por ejemplo, el corregidor de aquel Puerto, Juan Núñez, y el Prefecto de Beni rubricaron un acuerdo por el cual el primero se comprometió a entregar en calidad de "enganchados" treinta Yuracarés cada seis meses con destino a las estradas gomeras.<sup>131</sup>

Sacudidos por los efectos del contacto, que atacaba esta vez a los Yuracarés desde múltiples flancos y debilitaba sus estructuras demográficas y políticas incluso con mayor virulencia que a fines del siglo XVIII, cuando los conversores franciscanos incursionaron sin mayor éxito en el bosque húmedo, los Yuracarés fueron presa del temor. Muestra vívida de la importancia que otorgaban a esta amenaza que se acrecentaba a medida que el tráfico mercantil beniano-cochabambino trepaba en cifra, oigamos las palabras del etnólogo nórdico Erland Norderkiosld, que en 1904-1907, navegó el río Chapare.

---

<sup>130</sup> Una descripción de estas prácticas en Mendoza, Simón y Rigoberto "Exploración a Moletó", Cochabamba, Imp. De El Heraldó, 1893-25-35.

<sup>131</sup> Pinto, Parada, Rodolfo, Trinidad, s.p.i, p. 23-24.



Sus notas testimonian que :

*Sólo las mujeres y niños están en casa, los hombres escaparon al bosque a nuestra llegada. Temían ser apresados por los blancos para el servicio de remo.*<sup>132</sup>

Los Yuracarés, al parecer, ya no eran capaces de producir sus propios mecanismos de resistencia con la eficacia pasada ni de organizar sus relaciones con la sociedad nacional en sus propios términos; debían recurrir a un intermediario religioso que les ofreciera un paraguas para cubrirlos de la amenaza criolla.<sup>133</sup>

Los sacerdotes franciscanos percibieron perfectamente su rol en esta situación, dejando constancia expresa en sus relatos e informes de que:

*Les manifestamos (a los Yuracarés) el objeto de nuestra venida y les preguntamos si estarían dispuestos a vivir bajo la tutela de los misioneros, a lo cual los Yuracarés manifestaron que es lo que más deseaban puesto que ya están cansados de las vejaciones y malos tratos de los blancos del Chapare. Por no tener patrón que vele por ellos tienen que ir constantemente por agrado o por la fuerza a Trinidad tripulando embarcaciones.*<sup>134</sup>

Este contexto sin duda facilitó la organización, en agosto de 1904, de la Misión de San Antonio de Padua, ubicada inicialmente, en medio bosque, a una legua del Río Chimoré y a cinco del Chapare.

Sólo a fines de 1909, se pudo proceder a la "definitiva organización" de la Misión, tras obligar a los renuentes propietarios del

<sup>132</sup> "Indianer und Weisse". 1922 p 35. Fotocopia disponible en la Biblioteca Etnológica de la UCB. Cochabamba.

<sup>133</sup> Paz, Sarela, Suaznabar, Berta y Ana Garnica, op. cit. p. 56

<sup>134</sup> Pierini, Francisco "Yuracarés. La actual misión de San Antonio". Crónica Guaraya. 60: 671. Yotái, 1904.

puerto de Santa Rosa a entregar al afán misionero, "indios que vivían sirviéndoles".

Con ella, los franciscanos volvían al Chapare, tras medio siglo de abandono, con la misma finalidad, entre celestial y utilitaria, de siempre: transformar a los Yuracarés en "buenos cristianos y útiles ciudadanos".

Esta agrupación de los Yuracarés -confesó Fray Francisco Pierini- (...) era núcleo destinado a sentar las bases de una futura colonia de nacionales, que ya se disponía a trasladarse a la misma Misión, para entregarse a trabajos agrícolas. Obedecía á otro tópico más. Con los Yuracareses así reunidos, se pensaba dar vida al futuro Puerto de Cochabamba, para su fácil y rápida comunicación con el Mamoré y por ende, con el Atlántico.<sup>135</sup>

En realidad, pese a las reticencias y suspicacias despertadas entre autoridades, los colonos y propietarios del Puerto de Santa Rosa que llevó a más de una fricción con los religiosos, la Misión franciscana no pensaba sustraer el concurso de los Yuracarés para el trabajo agrícola y pluvial. Así lo dio a entender claramente a fines de 1910 Fray Francisco Pierini, al Ministro de Colonización y Agricultura:

*Al reconcentrarse los Yuracarés en la misión, nadie sufrirá perjuicios, pues no es nuestro intento (ni lo permitirían los reglamentos del caso) sustraer estos brazos al trabajo colectivo y particular, sino tenerlos agrupados, tanto para llenar con ellos nuestra misión religiosa, como para atender á los trabajos públicos y particulares.*<sup>136</sup>

<sup>135</sup> "Informe sobre la misión de Yuracarés y Guarayos". 1909 La Paz. Hoy. Colección de Folletos Bolivianos Vol II. No. 10

<sup>136</sup> "Informe Anual que presenta al Supremo Gobierno el R.P. Prefecto Francisco Pierini, Dirigida al Sr. Ministro de Colonización y Agricultura", 31 de diciembre de 1910.



Sus notas testimonian que :

*Sólo las mujeres y niños están en casa, los hombres escaparon al bosque a nuestra llegada. Temían ser apresados por los blancos para el servicio de remo.*<sup>132</sup>

Los Yuracarés, al parecer, ya no eran capaces de producir sus propios mecanismos de resistencia con la eficacia pasada ni de organizar sus relaciones con la sociedad nacional en sus propios términos; debían recurrir a un intermediario religioso que les ofreciera un paraguas para cubrirlos de la amenaza criolla.<sup>133</sup>

Los sacerdotes franciscanos percibieron perfectamente su rol en esta situación, dejando constancia expresa en sus relatos e informes de que:

*Les manifestamos (a los Yuracarés) el objeto de nuestra venida y les preguntamos si estarían dispuestos a vivir bajo la tutela de los misioneros, a lo cual los Yuracarés manifestaron que es lo que más deseaban puesto que ya están cansados de las vejaciones y malos tratos de los blancos del Chapare. Por no tener patrón que vele por ellos tienen que ir constantemente por agrado a por la fuerza a Trinidad tripulando embarcaciones.*<sup>134</sup>

Este contexto sin duda facilitó la organización, en agosto de 1904, de la Misión de San Antonio de Padua, ubicada inicialmente, en medio bosque, a una legua del Río Chimoré y a cinco del Chapare.

Sólo a fines de 1909, se pudo proceder a la "definitiva organización" de la Misión, tras obligar a los renuentes propietarios del

132 "Indianer und Weisse". 1922 p 35. Fotocopia disponible en la Biblioteca Etnológica de la UCB. Cochabamba.

133 Paz, Sarela, Suaznabar, Berta y Ana Garnica. op. cit. p. 56

134 Pierini, Francisco "Yuracarés. La actual misión de San Antonio". Crónica Guaraya. 60: 671. Yotaú, 1904.

puerto de Santa Rosa a entregar al afán misionero, una parte de los "indios que vivían sirviéndoles".

Con ella, los franciscanos volvían al Chapare, tras medio siglo de abandono, con la misma finalidad, entre celestial y utilitaria, de siempre: transformar a los Yuracarés en "buenos cristianos y útiles ciudadanos":

*Esta agrupación de los Yuracarés -confesó Fray Francisco Pierini- (...) era núcleo destinado a sentar las bases de una futura colonia de nacionales, que ya se disponía a trasladarse a la misma Misión, para entregarse a trabajos agrícolas. Obedecía á otro tópico más. Con los Yuracareses así reunidos, se pensaba dar vida al futuro Puerto de Cochabamba, para su fácil y rápida comunicación con el Mamoré y por ende, con el Atlántico.*<sup>135</sup>

En realidad, pese a las reticencias y suspicacias despertadas entre autoridades, los colonos y propietarios del Puerto de Santa Rosa que llevó a más de una fricción con los religiosos, la Misión franciscana no pensaba sustraer el concurso de los Yuracarés para el trabajo agrícola y pluvial. Así lo dio a entender claramente a fines de 1910 Fray Francisco Pierini, al Ministro de Colonización y Agricultura:

*Al reconcentrarse los Yuracarés en la misión, nadie sufrirá perjuicios, pues no es nuestro intento (ni lo permitirían los reglamentos del caso) sustraer estos brazos al trabajo colectivo y particular, sino tenerlos agrupados, tanto para llenar con ellos nuestra misión religiosa, como para atender á los trabajos públicos y particulares.*<sup>136</sup>

135 "Informe sobre la misión de Yuracarés y Guarayos". 1909. La Paz. Hoy. Colección de Folletos Bolivianos Vol II. No. 10

136 "Informe Anual que presenta al Supremo Gobierno el R.P. Prefecto Francisco Pierini, Dirigida al Sr. Ministro de Colonización y Agricultura", 31 de diciembre de 1910.



## EN LA MISIÓN DE SAN ANTONIO, 1907

*Despertando por la mañana el monótono canto del ¡Alabado! De los neófitos, y durmiendo al arrullo del sonido del río en las noches, meciéndonos en nuestras hamacas enfiladas en el corredor, pasamos varios días en la Misión (de San Antonio).*

*El sitio escogido por los padres es alto y ventilado, sin el infierno de los mosquitos, y con la gloria de una agua fresca y dulce.*

*El padre Dámaso Sartori, religioso de la orden franciscana, sagaz e inteligente, se ocupa de la tarea espiritual. Fr. Juan Bejarano, lego mestizo, de trato franco y carácter empresario, prepara los trabajos e impulsa empresas.*

*En los cambas de la Misión se nota más aseo y arreglo que en los de otras partes; las mujeres siempre están peinadas y de tipoy (camisón de lienzo pintado de colores), limpio, y los hombres de ordinario llevan pantalón. Se hace esfuerzos contra la corriente de los vecinos, para reducir el abuso de la bebida que degenera y extingue al cambia.*

Man Céspedes. Chimoré, 1907

El propio Pierini, informaría satisfecho al Gobierno Nacional de que algunos Yuracarés se desempeñaban en distintos trabajos, en la preparación de leña para lanchas de correo, como tripulantes de embarcaciones, o para la implantación de un establecimiento agrícola en la Jota, de propiedad de la Casa Barber o, finalmente, como jornaleros enviados a Santa Rosa, "para trabajos de chacarismo".<sup>137</sup>

Parecía, que al facilitar estas funciones, la Misión lograba consolidar gradualmente su objetivo. En diciembre de 1913, un censo registró 193 habitantes y un año más tarde

un otro empadronamiento similar contó 275 "almas", mientras que para 1915 se registraron 235 personas. En 1916, se decidió el traslado de la misión a orillas del río Chapare, donde hoy se encuentra Villa Tunari. Situada hasta ese entonces en lo recóndito del bosque y lejos de un río -imprescindible vínculo alimenticio, comunicacional y laboral de la región- la Misión se encontraba "inaccesible a todos".

El nuevo emplazamiento se hizo en vista a la cercanía del Puerto de Todos Santos (35 kilómetros) y tomando en cuenta la conveniencia de favorecer con la fuerza de trabajo indígena el tráfico comercial Beni-Cochabamba,<sup>138</sup> que pese a haber decaído, mantenía su importancia. Sin embargo, al tomar esta decisión cediendo a las presiones gubernamentales y comerciales, los sacerdotes exponían a los Yuracarés a fricciones con segmentos de la población boliviana meztiza y criolla; situación que precisamente se habían comprometido a evitar cuando fundaron la misión en el año de 1904.

Situación que da cuenta, por otra parte, del cambio de status Yuracaré y de la pérdida paulatina de su celosa independencia a manos de sacerdotes franciscanos y pobladores criollos. En efecto, los cada vez mayores contactos con la sociedad "carai" se tornaban para los Yuracarés en vehículo de gradual pérdida de sus antiguos valores culturales.

Algunos años atrás, el antropólogo nórdico Erland Nordenskiöld lo había vaticinado (y a la vez lamentado) tan cruda como perfectamente:

*(...) muchos Yuracarés ya no son independientes de los blancos. Esto vale sobre todo para los que viven en el río Chapare. Lentamente, pero con seguridad, pierden también los Yuracarés, su autonomía. Todos han de perder su libertad y se*

117 Ibid

138 Crónica Guaraya. Yotai, 1918, No. 67. pp. 597-603.



trasladarán a las aldeas de los blancos como sus sirvientes. Su pequeña artesanía que hemos aprendido a mirar se va perdiendo. Los bosques se cierran alrededor de las pequeñas viviendas hasta que aparezca el día en que los cortadores de bosque aparezcan, se presenten por ahí y también aquí destruyan y vana-  
licen la naturaleza.<sup>139</sup>

José Salmón, por ejemplo, un otro explorador que recorrió la región por los años 20s, describió así los lazos de complicidad "per-versa" anudados entre los visitantes criollos y los perfiles de deca-dencia indígena:

(...) comprendemos una mirada de inteligencia en-tre el Jefe de la Tribu y el Comandante de la lancha (...) los seguimos en sus movimientos y poco después mientras el fraile conversa con los viajeros, cuatro o cinco Yuracarés rodean al comandante quién les proporciona alcohol, del que beben (...), incluso un niño de diez años, quién haciendo esfuerzos y mue-cas acaba por concluir.<sup>140</sup>

Borrachera sintomáticamente distinta a la ritual, que -como vimos- se sustentaba antiguamente en la recolección sagrada del *tembé*. Beber parecía ahora traslucir la búsqueda de un refugio, de una zona de ilusorio escape para la desesperanza Yuracaré; con la bebida se pretendía sustituir malamente a un ya imposible retorno a la "libertad de los bosques".<sup>141</sup>

El proceso de desenraizamiento Yuracaré tuvo altibajos. A fines de 1917, los "neófitos", pretextando una epidemia de viruela, a la que por otro lado temían enormemente, se internaron una vez más en el bosque -sempiterno lugar de refugio- pese a que el misio-

139 "Indianer und weisse in Nordostbolivien", Stuttgart 1922; Stockholm, 1911. Traducción Mons. Edmundo Abasloflor y Julio Ribera P.

140 Salmón Ballivián, José. *Por Tierras Calientes*, La Paz, Imp. Atenea, 1928, p. 4.

141 Los colonizadores frecuentemente pagaban cada fin de semana a los Yuracarés por su tra-bajo en "trago" Letelier, Alberto. *El Amuleto de General*, Cochabamba, 1964, pp. 83-86.

nero los hizo precautoriamente vacunar. Fray Pedro Cel. Herritsch, el único conversor que trabajaba en la Misión atribuía por su parte esta huida, además de factores coyunturales, como la enfermedad citada y el retiro de uno de los conversores, a la "propensión innata del Yuracaré para la vida montarás".<sup>142</sup>

A principios de 1918, la población en la Misión descendió a 86 "almas" pues de las 250 familias previamente existentes persistieron únicamente quince.<sup>143</sup> Pasado el susto, en 1919, la situación mejoró pues se reportaron 142 personas, con todo unas cincuenta menos que un quinquenio atrás.<sup>144</sup>

Kirtley F. Marther, investigador norteamericano de la Univer-sidad de Denison que visitó la Misión en el mes de agosto 1920, dio indudablemente en el clavo cuando escribió: "Yo entendí que la Misión es algo más que un proyecto agrícola que una operación religiosa". Marther observó a unas 50 familias, que cultivaban caña de azúcar, chocolate, tabaco, arroz y yuca. Los Yuracarés habían limpiado para tal efecto unos 50 o 60 acres de bosque, que habilitaron sus para sus sembríos.<sup>145</sup>

En adelante, los rastros de la Misión se pierden. Al parecer -los datos disponibles no son concluyentes- continuó prestando servi-cios un tiempo más. Existe constancia sin embargo que hacia 1936 ella se secularizó, quedando en manos de profesores pagados por el Estado boliviano la tarea de "civilizar" al pequeño núcleo sobre-viviente de Yuracarés.<sup>146</sup> La escuela indigenal se habría desintegra-

142 Crónica Guaraya, Yotai, 6 de mayo de 1918, No. 67, p. 604.

143 Pesciotti, Bernardo. "Oficial". Archivo de la Comisaría Franciscana de Bolivia, 111: 64. Tarata, 1918.

144 Archivo de la Comisaría Franciscana de Bolivia, 125-300, Tarata, mayo de 1919.

145 Marther, Kirtley. "La Exploración en la Tierra de los Yuracarés Bolivia Oriental". The Geographical Review, New York, 12, 1922, pp. 42-56. Traducción de Mauricio Roche y Julio Ribera P.

146 "Se inició el núcleo Chapare en la antigua misión de San Antonio (...) Se componía de indios yuracarés quienes se habían reducido desde el abandono de la misión". Perez, Elizardo. Warizata. La Escuela Ayllu. La Paz, Edit. Burillo, 1962, pp. 273-278.



do totalmente en los 50s cuando presuntamente los profesores dispusieron unilateralmente de su infraestructura y la vendieron. Los últimos Yuracarés que vivían en las proximidades de la actual Villa Tunari se dispersaron a mediados de los 70s.<sup>147</sup>

El experimento de catequizar y "civilizar" a los Yuracarés, iniciado dos siglos atrás, en 1775, había concluido. Los restos de la etnia y aquellas afortunadas familias que habían permanecido al margen del experimento misional o que habían huido de su presencia, se refugiaron, hasta hoy, entre los ríos Isiboro y Sécore.

147. Tomo estos datos del trabajo de Sarela Paz, Bertha Suaznabar y Ana Garnica ya citado p. 50.

## CAPITULO V

### EL ESTADO EN APRONTE, 1920-52

*Toda la red fluvial de los departamentos del Beni y Santa Cruz, del río Beni, la del Amazonas y por ende la penetración por el Atlántico a los departamentos andinos, tienen en el río Chapare la ruta que ha de imponerse, por ser la única parte por donde la planicie de la hoya amazónica se aproxima a Cochabamba. Aunque el capricho de cien generales adoptase otras vías, son tales las ventajas impuestas por la geografía en favor del Chapare, que ellas no pueden ser impunemente desdeñadas por los hombres, porque desde el primer momento sufrirán las consecuencias.*

Federico Román, 1922

Los religiosos franciscanos no resultaron los únicos interesados por conquistar definitivamente el Chapare tropical. Paralelamente, y por esos mismos años, el Gobierno boliviano admitió igualmente su concurso, con los mismos ánimos y objetivos de los conversores y de los colonizadores criollos.

Aunque precario, su apoyo, en términos financieros e infraestructurales, lograba dar al país y Cochabamba una señal inequívoca del afán de recuperar y consolidar esas promisorias y abandonadas tierras para la "civilización", el comercio y la agricultura. El Chapare, ya no era mirado solamente como un lugar de obligado



tránsito hacia el Beni, sino que se pensaba en él, de acuerdo con una política dominante en la época, como un espacio, amplio y disponible, para atraer y asentar colonizadores nacionales y extranjeros, intentando emular los éxitos poblacionales de países vecinos, como Argentina y Brasil.

La intención no resultaba precisamente nueva. Ya en el siglo XIX, coincidentemente con el "redescubrimiento" del trópico cochabambino, el Gobierno Nacional había impulsado frustradas experiencias de colonización militar como la encargada al coronel Julian Sevilla en 1884.<sup>149</sup> Una década más tarde, en 1895, el coronel Lisandro Peñarrieta recorrió la cuenca comprendida entre los ríos San Mateo, Chapare y Chimoré, con la finalidad de hallar un lugar propicio para fundar también una colonia militar de voluntarios, que se presumía se asentaría en las proximidades del Puerto de Santa Rosa. Se asignó a la colonia el objetivo de:

*fomentar la agricultura en los territorios ribereños y la navegación de los ríos afluentes del Mamoré; proteger el comercio entre Cochabamba y el Beni, procurando la más fácil viabilidad por tierra y por agua y proporcionar los medios de establecer uno a más centros de población en los lugares más poblados.*

Sus proponentes tenían en mente experimentos similares a los realizados en Caiza y en Crevaux desde los 80s en la región del Gran Chaco. En el caso del Chapare, la posibilidad de instaurar una colonia militar formaba parte de los proyectos que se avanzaban en la región para dar un uso productivo al trópico, coincidentes con la crisis mercantil que, como advertimos en el capítulo tercero, empezaba a afrontar Cochabamba. Se deseaba además asentar un puesto de avanzada que sentara soberanía "sobre los desorganizados pueblos del antiguo Mojos".<sup>150</sup>

<sup>149</sup> *El Herald* (Cochabamba) 20 de junio de 1885.

Ninguna propuesta finalmente pudo materializarse. Hubo que esperar por lo menos tres décadas, antes que se organizara un asentamiento amparado por el Estado. Una vez entrado el siglo XX, cuando el Chapare prometía venturas agrícolas y comercio fluido, recién se pudo fundar, el 16 de julio de 1912, la Colonia "El Carrién", habitada por civiles, a una escasa legua de la Misión franciscana de San Antonio. Para permitir su establecimiento, los Yuracacanes desbrozaron ("chaquearon") el bosque. Aunque tres años más tarde, la Colonia languidecía por falta de recursos y de mercados para el intercambio de sus productos, mostraría las potencialidades para el intercambio de sus productos, mostraría las potencialidades de usar la fuerza de trabajo indígena para apoyar los deseos de ciertos sectores criollos y mestizos cochabambinos por colonizar el trópico.<sup>151</sup>

Por su parte, los productores de coca en los "Yungas" de Vandíola y Espíritu Santo comenzaron desde 1900 en adelante a experimentar, problemas derivados de una perniciosa plaga denominada "Estalla" (nombre que tomó de la bolsa que usaban los indígenas para portar su coca). La Estalla provocaba la atrofia de las yemas y una especie de quemadura en la planta. Mas que resultado un plaga de orden entomológico o criptogámico, la situación, de acuerdo a José Cornacchia quien estudió el fenómeno entre 1909 y 1915, emergía de "una modificación radical del medio".<sup>152</sup> El paulatino desbosque, el empobrecimiento del suelo y las malas técnicas de cultivo habrían conducido a un deterioro medioambiental, mermando la capacidad de la planta para reproducirse.

Casi paralelamente, se acusaba a los altos impuestos sancionados por el gobierno, por afectar a la coca totoreña. Se decía que de este modo, quedó imposibilitada de recuperar sus antiguos

<sup>150</sup> *El Herald* (Cochabamba) 27 de abril de 1895.

<sup>151</sup> *El Cronista* (Tolosa) 17 de noviembre de 1915.

<sup>152</sup> Cornacchia, José "Hipótesis sobre las causas que provocan la Estalla en la coca", Cochabamba, 1916.



mercados en el sur boliviano e incluso el norte argentino, invadidos por la competencia paceña, que ofrecía el apetecido producto a menor valor, inaugurando una era de severa crisis, de la que ya no se recuperaría.<sup>153</sup> (Décadas más tarde cedería su liderazgo a manos la coca de las llanuras tropicales, cultivada por migrantes indígenas y mestizos en el Chapare).

Ahora bien, el Estado boliviano persistió en su propósito colonizador, y por Decreto Supremo del 2 de octubre de 1920, quedó conformada la "Primera Colonia Nacional" asentada en la margen izquierda del río Chapare en el Puerto de Todos Santos, bajo el patrocinio y la directa responsabilidad del "Regimiento de Zapadores Padilla".<sup>154</sup>

Comandados por el entonces Coronel Federico Román,<sup>155</sup> un militar excombatiente de la Guerra del Acre y un enamorado del Chapare, al cual llamaba: "el país del ensueño y la grandeza",<sup>156</sup> los Zapadores se habían organizado como fuerza militar en enero de 1920, al amparo del decreto de 25 de diciembre de 1919. Su objetivo consistía precisamente en atender el siempre emprendido pero nunca concluido proyecto de vialidad entre Cochabamba, Chapare tropical y Beni.

La presencia militar reforzó el papel del Estado boliviano en el control de los Yuracarés y el territorio chapareño. Con este objetivo en mente, en 1920, la Junta Militar que circunstancialmente gobernaba Bolivia instruyó, tratando sin tapujos de vincular a los

<sup>153</sup> Junta de Propietarios de Yungas de Totorá. "Defensa de la Industria Cocalera en Cochabamba contra los Peligros de Amenaza su Existencia". Totorá, Imprenta "El Criterio", 1925.

<sup>154</sup> Una copia del decreto en "La Ruta al Norte". Reproducción de "Razones en pro del trazo del Norte y nuevas consideraciones". La Paz, Imprenta Municipal, 1923, pp. 54-61. Su autor fue el Coronel Román, escribiendo bajo el seudónimo de Doctor Rusby.

<sup>155</sup> Pinto Parada, Rodolfo, *Rumbo al Beni*, Trinidad, s.p.a., para una biografía novelada y bien documentada de los propósitos de Román, quien ascendió a General y fue Prefecto de Cochabamba.

<sup>156</sup> *Arte y Trabajo* (Cochabamba) 21 de noviembre de 1921, No. 14, pp. 13-15.

indígenas a las necesidades por trabajo de parte de los colonos criollos y de los comerciantes, que:

Todos los Yuracarés que viven en la selva de la misma región y del mismo nombre deberán formar núcleos de población sobre el camino que el regimiento "Zapadores" abre de Moxos a Cochabamba.<sup>157</sup>

## TODOS SANTOS (1924)

La alegre cabalgata a los 5 días ponía término ingresando a la preciosa ciudad porteña (de Todos Santos), por la calle Cochabamba, espaciosa y engalanada por una interminable fila de naranjos, que desparra- ma sobre el verde césped, su aromática y simbólica flor de pureza.

Ninguno de los expedicionarios había pensado encontrar en región tan apartada y en el seno de un bosque, un pueblo que a no dudarlo será el titán del porvenir (...) al impulso de su navegación, del clima, de su feracidad y en una palabra de su riqueza, que ofrece vida muelle y gratuita al más desgraciado de los inmigrantes.

Fray dev Goltz. *El Herald*  
(Cochabamba) 24 de julio de 1924.

yeron un camino de 34 kilómetros de extensión entre Todos Santos y San Antonio, que fue entregado en 1927, igualmente otro hacia

En el primer año de actividad, la Colonia militar recibió unos doscientos colonos y en el segundo llegaron unos mil. Entre ellos varios extranjeros, italianos, franceses y de otras nacionalidades. Se les entregó parcelas de 20 hectáreas a cada uno y los Zapadores les proporcionaron semillas, almácigos (entre ellas cien mil plantas de café) y alimentos en tanto esperaban las primeras cosechas. Los zapadores constru-

<sup>157</sup> Pinto Parada, op. cit. p. 56



Dómine, más abajo del Limoquije.

Todos Santos tuvo un crecimiento vertiginoso. Antes del establecimiento de la Colonia, el puerto fue descrito ilustrativamente como *"una pequeña aldea de tal vez 20 casas, que están construidas a tres lados de una plaza engramada, cuyo cuarto lado queda abierto al río"*.<sup>158</sup>

Para 1925/1926 se calculó sin embargo su población entre mil quinientos y dos mil quinientos habitantes.<sup>159</sup> La Colonia, relativamente bien dotada, contaba con algunos automóviles, telégrafo inalámbrico y máquinas a vapor para pelar arroz. En las cercanías, el Regimiento de Zapadores cultivaba 80 hectáreas y los pobladores otras 500 hectáreas de maíz, arroz y otros productos tropicales.

Sus cultivos, incluyendo la coca, asombraron en agosto de 1924, al Subprefecto de la Provincia Chapare, Natalio Zabalaga, quien creyó estar ante la vista de un emporio y un edén.

*Ya en medio de las grandes plantaciones y sembríos, pudimos contemplar en todos sus detalles la magnificencia de la naturaleza en combinación con la acción humana. Ahí pudimos apreciar y admirar unas 25 hectáreas de platanales perfectamente cultivadas con sorprendentes frutos, alineadas en filas interminables. Formando avenidas preciosas, sobre campo ilimitado, proporcionan al espectador un conjunto de arte y exuberancia insuperables; cañaverales en explotación, maizales de plantas vigorosísimas; cicales; almacigos de todo género; largos camellones de plantas de cultivo.*<sup>160</sup>

En su puerto atracaban constantemente los motores y barcos de la Casa Alfred Barber y Cía., como el "Cochabamba", el "Ana

<sup>158</sup> Mather, K. Op. Cit.

<sup>159</sup> El Republicano (Cochabamba) 24 de julio de 1925.

<sup>160</sup> Citado por Guillermo Urquidí, en su Monografía del Departamento de Cochabamba, p. 252.

Katarina" y el "Estrella". Por su parte, para la también alemana empresa Zeller, Villenger y Cía, lo hacían otros barcos como el "Cormorán", el "Chimoré" y el "Guapay". A ellos se sumaban, entre otras embarcaciones, el "Francia" y "Emilia" de la Cia. Madera- Mamoré y el "Britania" de "Suaréz Hermanos".

## INDIGENAS Y TIERRAS DEL ESTADO (1926)

*Uno de los olvidos más graves e inexplicables en la legislación y las demás disposiciones, dictadas por los poderes del estado, sobre tierras baldías, es que deja a los moradores de nuestras selvas, primeros ocupantes y poseedores del suelo, sin más refugio que los árboles, y aún ellos, siempre que lo permitan los propietarios en cuyo favor extienden títulos de dominio, las respectivas autoridades.*

*Pero ese olvido no debe perpetuarse. No es posible que un país democrático, una república americana, siga consagrando en su legislación la torpeza, injusticia en el sentido más lato y preciso de la palabra; la inaudita torpeza de dejar a los salvajes de nuestros selvas (del Chapare) sin un palmo de terreno que constituya su propiedad.*

**Ricardo Bustamante. Paisajes de la Montaña. Cochabamba. 1926**

*"colonizador europeo que dirigió varios asentamientos en Chile y Argentina". El extranjero prometía instalar una fábrica de azúcar en el Chapare tropical y poblar las márgenes de los ríos Chapare,*

<sup>161</sup> El Republicano (Cochabamba) 13 de Marzo de 1924.



Chimoré e Ichilo con "elementos nacionales y extranjeros"; estos últimos migrarían de Hungría y de Canadá hacia el trópico.<sup>162</sup>

La Colonia Tuza, que se estableció a unos 9 kilómetros de Todos Santos, no logró estabilizarse y terminó fracasando, debido -se dice- a tres problemas principales: a) falta de mercados para sus productos b) alto costo del transporte por arrias de mulas c) ausencia de brazos para trabajos agrícolas y elevados jornales.<sup>163</sup>

Es interesante advertir, por lo que vendría muchos años después, que el Chapare comenzó en esos mismos años a llamar la atención por sus potencialidades agrícolas e hidrocarburíferas. En 1924, se anunció, por ejemplo, que un grupo de "Notables" cochabambinos realizaba estudios para instalar una fábrica de azúcar en el Chapare y remplazar a la importada desde Perú como la afamada "Cartavio", que a fines del siglo XIX había logrado desplazar a la azúcar cruceña.

Por su parte, investigaciones científicas como las realizadas en los 20s por el geólogo norteamericano Kirtley F. Marther dieron resultados alentadores. Premonitoriamente Marther llegaría a afirmar que los yacimientos chapareños, "son los más valiosos de la República".<sup>164</sup> Se despertó inusitada expectativa, local y nacional. Hasta mayo de 1929, usufructuando una política gubernamental de corte absolutamente liberal, existían en el trópico 29 peticiones petroleras en trámite, con adjudicación registrada de un área total de nada menos que 877.849 hectáreas.<sup>165</sup> Aunque en los 40s todavía se mantenía latente la posibilidad de hacer del trópico, y específicamente de la Provincia Chapare, una región petrolera, todas las iniciativas

<sup>162</sup> *El Republicano* (Cochabamba) 11 de junio de 1924.

<sup>163</sup> Schneider, Gustavo, "Vialdad al Chapare", *El Comercio*, (Cochabamba), 3 de agosto de 1929.

<sup>164</sup> Ver por ejemplo el artículo de R. Morales Villazón, "El Petróleo del Chapare" publicado en *El Ferrocarril* (Cochabamba) 13 de marzo de 1923.

<sup>165</sup> Lopez, Pedro "Política Petrolera", La Paz, 1929. Citado por Guillermo Urquidí "Tierras del Seguro, Tesoros Nacionales Desconocidos", Cochabamba, Ed. López, p. 21.

y sus promesas se desvanecieron, hasta los 50s y 60s, cuando compañías norteamericanas como la Gulf Oil empezaron a explorar sistemáticamente el subsuelo, aunque no lo explotaron. El Chapare tendría que esperar todavía, en un vuelco interesante, hasta principio de los años 90s, para confirmar su vocación de primer productor de gas y petróleo a nivel nacional.

## SOMBRAS EN LA CUESTA

*El sendero parecía inaccesible. No había ningún trazo en el dorso de la montaña que, tupida por la fronda impenetrable, esparcía a todo el ámbito la esencia capitosa de la fronda y la filmante humedad de las peñas, sin otra huella que señale el camino, fuera del rastro impreciso que dejaron las arrias al bajar al puerto antes de la época lluviosa.*

*Al trepar los repechos que resultaban impenetrables por el desborde del follaje, las bestias aparentaban tener prisa por adueñarse de los bebedores de agua detenida en la espesura que nadie había desbrozado. Flanqueaba la recua los rincones más sombríos, donde los jinetes quedaban expuestos a desgarrarse el rostro con las uñas agresivas de los carrizos silvestres, o a quedar colgados de alguna zarpa saliente de ramazón, de encorvarse a tiempo sobre el cuello de las cabalgaduras que, con el ágil redoble de sus cascos sobre la tierra que se iba endureciendo, hacía sonar el tamboril del camino en los pliegues de la cordillera, hasta detenerse al borde de Cristalmayu, cuyo caudal crecía con estrépito porque debió llover torrencialmente sobre las cumbres donde se hallan las fuentes que dan origen al río. El raudal bramaba con furor, cubriendo las dos márgenes pedregosas por la celeridad con que bajaba a tumbos desde el vértice de la serranía.*

**Humberto Guzmán Arze. Sombras en la Cuesta (fragmento).** Guzmán Arze, escribió este cuento luego de visitar el Chapare tropical, hacia 1928.



## TRAS LAS HUELLAS DE UN CAMINO

Cualquier rumbo que hubiera querido darse al trópico cochabambino por aquellos años, demandaba, como en el pasado inmediato y remoto, una ruta expedita y segura.

A principios del siglo XX, por lo menos siete "camino de herradura" y "sendas" se internaban hacia los diversos "Yungas de Cochabamba", destacándose los de Arepucho, Palmar, Espíritu Santo y Corani. El número no significaba nada, todos los proyectos camineros para mulas habían fracasado, por resultar intransitables en épocas de lluvias y, regularmente peligrosos de sortear entre las empinadas gradientes y laderas.

Convenía pues pensar en nuevas opciones transportadoras, más a tono con la técnica que ofertaba la época y el modernismo en boga.

La oportunidad para probar opciones se dio tras el arribo, en julio de 1917, de la esperada locomotora que vinculaba finalmente Cochabamba con el distrito estañífero de Oruro, pues los ojos se volcaron desde entonces a un posible ferrocarril hacia Santa Cruz. La presión regional por este objetivo se hizo más insostenible cuando, a partir de 1925/26, Cochabamba empezó a sentir los efectos nocivos de una nueva crisis agraria. Hasta entonces, y desde 1918, apoyada en la infraestructura ferrocarrilera, la región de los Valles pudo exportar miles de quintales de maíz a los mercados altiplánicos. En La Paz y en Oruro, los "granos de oro" eran destilados y convertidos en alcohol. El contrabando de esta bebida desde el Perú y la competencia del maíz argentino dieron al traste con esta ventaja relativa cochabambina. La demanda decreció y el precio del maíz bajo sensiblemente.<sup>166</sup> Nuevamente, para asegurar la estabilidad regional, convenía buscar nuevos mercados y oportu-

<sup>166</sup> He tratado este tema en mi libro: *Elites, Mercado y Cuestión Regional en Bolivia (Cochabamba)*, Quito, FLACSO, 1994, pp. 122-126.



*Vapor COCHABAMBA y canoas del servicio fluvial en el río MAMORE, puerto Guayaramerín.*



*Hidroaviones del servicio fluvial, en el río CHAPARE, frente a TODOS SANTOS.*



nidades productivas.

Además, la propia y antigua definición geopolítica de Cochabamba como un punto de equilibrio, de encuentro y como "corazón de Bolivia", exigía extender sus lazos viarios y comerciales también hacia el Oriente. Las "fuerzas vivas" regionales no daban vueltas al respecto, puesto que lo consideraban un derecho irrenunciable.

No todos estaban de acuerdo, no obstante, y como muchas otras veces en oportunidades idénticas, con el derrotero preciso que debería seguir la locomotora hacia Santa Cruz. Situación similar a la que se había presentado a principios de siglo cuando llegó el crucial momento de definir el trazo del proyectado camino de herradura al Chapare.

Unos, tal como demandaba el coronel Federico Román, contando con el apoyo de los "ciudadanos notables" de la Provincia Chapare y del departamento del Beni, postulaban usar la ruta de Cochabamba-Colomi-Puntitiri-Todos Santos. De ahí se seguiría en barco al Beni y Santa Cruz.

Esta vía ya había sido estudiada en 1900-1902 por el ingeniero León Mousier, aunque con el propósito de usarla como camino de herradura. Román argumentaba vehementemente que ella, que no excedería a los 180 kilómetros en su tramo ferrocarrilero, resultaría más rápida, barata y aportaría con mayores efectos multiplicadores a la región, económicos, comerciales y geopolíticos, que cualquier otra.<sup>167</sup>

Su principal contendiente en tal propósito era el ingeniero alemán Hans Grether. Este, que gozaba de audiencia y de prestigio, pugnaba desde 1921 por materializar la ruta llamada "del Centro": Cochabamba-Aiquile-Santa Cruz con una extensión aproximada de 625 kilómetros. Además se construiría un ramal de 60 kilómetros

<sup>167</sup> Los argumentos de Román se encuentran en su folleto "La Ruta al Norte", La Paz, abril de 1923.



hasta Puerto Ichilo, para de allí navegar al Beni. En total el ferrocarril alcanzaba a 685 Kilómetros de extensión.

La controversia entre Román y Grether llenó los corrillos públicos, las páginas de la prensa local y cruceña así como alcanzó a los debates en el Parlamento Nacional. Apoyándose en los argumentos técnicos del informe de Grether y cediendo a las presiones políticas de los intereses comerciales y agrícolas de las provincias del centro de Cochabamba (Tarata, Cliza, Arani), así como de las cruceñas como Sara, que se sentían perjudicadas por el trazo Cochabamba-Todos Santos, se optó finalmente por la "Ruta del Centro" (o del Ichilo), que transitaba precisamente por el Valle Alto cochabambino.

El resultado dejó insatisfechos, lógicamente, a los benianos; pero también a muchos cochabambinos. Uno de ellos, escudado bajo el seudónimo de R B., escribiría en al respecto en el opositor periódico "El Liberal":

*"El ramal al Ichilo nunca puede constituir una solución del problemas de vínculos de Beni con el resto de la República. Sería, como afirmaba algún caballero de muy buen humor, como ir a Cala Cala por Caracota".*<sup>168</sup>

En marzo de 1928, se anunció oficialmente que la compañía norteamericana "Kennedy y Carey" tomaría a su cargo la construcción del mencionado ferrocarril. Poco después, con gran pompa, el presidente Hernando Siles dio inicio a sus obras. Pero la ruta no sería concluía hasta el día de hoy. Como es suficientemente sabido, sus rieles de acero mueren, abruptamente, desde 1932, cuando se paralizaron las obras, en las proximidades del pueblo de VilaVila, a 128 kilómetros de la ciudad de Cochabamba.

En agosto de 1925, se había iniciado nuevamente la construc-

ción de un camino -esta vez para automóviles- hacia el trópico con recursos fiscales, entre ellos los provenientes del impuesto a la chicha. Muy pronto, la época de lluvias obligó a paralizarlo; para retomarlo en abril de 1926. Pero hasta junio de 1927, el camino había avanzado muy lentamente. Aunque hasta el kilómetro 60, era ya posible recorrerlo, faltaban todavía 109 kilómetros, los más difíciles, para concluirlo.<sup>169</sup>

Parecía que, como muchas otras obras, el camino no se concluiría. Pero, en julio de 1927, a poco de conocida la adjudicación de la construcción del ferrocarril Cochabamba-Santa Cruz, el gobierno del presidente Hernando Siles intentó "compensar" a Cochabamba por no haber adoptado la variante ferrocarrilera propuesta por Federico Román y llamó a una "Licitación Internacional" para concluir y modernizar el camino chapareño.

Rápidamente, varias instituciones regionales, como el influyente "Comité Pro Ferrocarril a Santa Cruz", la "Junta Central de Caminos" y la "Junta Provincial Camino al Chapare", se opusieron rotundamente a la convocatoria. Argumentando que una carretera sería inapropiada para transportar el tipo de carga, "ganado y maderas de grandes dimensiones", que esperaban traer desde el Beni, se pronunciaron decididamente en favor de un ferrocarril.<sup>170</sup>

La idea del contar con una ruta para automóviles y camiones dio un nuevo giro el 2 de abril 1928, comprometiendo esta vez a la iniciativa privada. Ese día, el empresario minero, Simón I. Patiño, hizo conocer su voluntad de construir un camino "permanente de automóviles" al trópico cochabambino entre la ciudad y un puerto en construir un puerto en cualquiera de los ríos Chapare y Chimore, canalizar segmentos de ambos ríos y colonizar e industrializar esta prometedora área; prueba contundente del interés que con-

<sup>168</sup> *El Liberal* (Cochabamba) 9 de diciembre de 1922. p. 2

<sup>169</sup> *El Herald* (Cochabamba) 10 de junio de 1927.

<sup>170</sup> *El Comercio* (Cochabamba) 22 y 23 de julio de 1927.



tinuaba despertándole esta región, pese a perder estrepitosamente la primera escaramuza en 1911. Patiño ofertaba comprometer diez millones de dólares "oro" en toda la operación.<sup>171</sup>

La perspectiva de construir un camino carretero al trópico cochabambino ya contaba con argumentos y antecedentes técnicos y financieros, como los emergentes del estudio realizado en 1926 por los ingenieros Alberto Cornejo y Eudoro Galindo.<sup>172</sup>

La propuesta de Patiño recibió, luego de no pocas dudas, el respaldo del Concejo Municipal de la ciudad de Cochabamba, mientras que el 28 de junio de 1928 se realizó en la Plaza Colón un concurrido "meeting" para apoyarla.<sup>173</sup>

Al frente del magnate minero y sus ideas se puso la figura del Senador Ismael Vázquez, viejo político liberal cochabambino, ex Vicepresidente de la República, que había brillado con luces propias defendiendo a principios de este siglo la doctrina federalista. El avezado político desmontó el planteamiento de Patiño -se dice- al poco moderno grito de: "*Ferrocarril o Nada*". Vázquez no estaba solo. Con algunas diferencias de matiz también otros "Notables" locales como Daniel Salamanca; Rafael Urquidi; Franklin Anaya; José Aguirre Achá, Federico Román y Luciano Galindo apoyaron también la necesidad de sustituir el camino por la vía férrea. Muy pocos, como Arturo Taborga y Orlando Chiarella, se pronunciaron abiertamente por dar paso a los automóviles y camiones.<sup>174</sup>

Patiño despertó también la oposición de estudiantes y organizaciones locales de trabajadores, como la "Federación Obrera del Trabajo", organizada en 1920, quienes se pronunciaron igualmente

<sup>171</sup> Los detalles de la "Propuesta Patiño" pueden consultarse en: *Industria y Comercio*, Cochabamba, 1928, No. 198.

<sup>172</sup> Un relato de la exploración que dio lugar a este estudio se halla en el trabajo de Eudoro Galindo: *Memorias de un Ingeniero*, Cochabamba, 1989, pp. 119-129.

<sup>173</sup> *El Comercio* (Cochabamba) 29 de junio de 1928, p. 2.

<sup>174</sup> *El Republicano* (Cochabamba) 22, 24, 25, 26, 27 de abril de 1928.

contra su plan. La Federación, desde una posición doctrinal representativa del naciente izquierdismo cochabambino, condenó la propuesta del potentado minero, argumentando que extendería tanto su poderío económico y político como el del capital norteamericano, "amenazando convertir a nuestro país en un protectorado yanqui".<sup>175</sup>

Vázquez, por su parte, ya había protagonizado un incidente similar en 1927, precisamente cuando se dio a conocer la licitación del Presidente Hernando Siles, logró el apoyo de la mayoría de la bancada parlamentaria cochabambina, que utilizó los mismos argumentos que habían servido para descartar la "Licitación Internacional" de 1927.

La Cámara de Diputados aceptó, tras largos debates, el proyecto-Patiño, pero el mismo fue rechazado en la de Senadores, de la cual Vázquez era connotado miembro. Tuvo que convocarse, ante el *impasse*, al Congreso Nacional; el mismo que aprobó finalmente al propuesta del magnate minero en su sesión del 13 de octubre de 1928.<sup>176</sup> Pocos días antes la prensa local, en lo que parecía una repetición de muchos otros similares, había registrado un nuevo y acalorado debate entre influyentes personajes locales sobre la mejor ruta que finalmente llevara al Chapare. Participaron en encendida polémica el escritor Man Céspedes, Aurelio Capriles, miembro de la Junta de Propietarios de los Yungas del Chapare y Enrique Salinas Rodríguez, autor de varios artículos sobre el tema.<sup>177</sup>

Todas estas confrontaciones subrayaban una sola cosa: la recurrente falta de unidad de los cochabambinos, explicable por los distintos en intereses económicos y políticos en juego y sobre todo -como siempre- en el desconocimiento de la geografía íntima del Chapare.

<sup>175</sup> *El Republicano* (Cochabamba) 27 de agosto de 1927.

<sup>176</sup> *El Republicano* (Cochabamba) 18 de octubre de 1928.

<sup>177</sup> *El Republicano* (Cochabamba) 6, 10 y 16 de octubre de 1928.



Ahora bien, pese al visto bueno que Patiño recibió del Poder Legislativo, y por la razones que tuviera, el empresario desistió finalmente de la construcción de la controvertida carretera.

Al año siguiente, el Concejo Municipal, con el apoyo de algunas organizaciones sociales, solicitó al Parlamento Nacional que las rieles que habían sido levantadas por "Kennedy y Carey" del tramo ferroviario Cochabamba- Arani, fueran asignadas a la construcción de una ferrovía de Cochabamba a Colomi, en la puerta de Chapare. La vía hasta Arani construida por la "Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica Cochabamba" (ELFEC) inaugurada el 13 de septiembre de 1912; febrero de 1928 fue transferida al Gobierno Nacional para dar paso a la construcción de la ferrovía hasta Santa Cruz. El parlamento rechazó la solicitud, otorgándolas para realizar una obra similar en el tramo Arani-Totora; el cual nunca se materializó.

### EL PORVENIR DEL CHAPARE

Todas estas negativas constituyeron un duro golpe para la Colonia de Todos Santos y otros intentos de colonización.

Todos Santos contaba con el servicio del recientemente fundado Lloyd Aéreo Boliviano (LAB), con sus hidroaviones *Junker* que en un vuelo de hora y media unían la ciudad de Cochabamba con el Puerto. Adaptados con flotadores en la maestranza de esa empresa, estas máquinas de tecnología alemana acuatizarán regularmente desde 1928 en las proximidades de Todos Santos. Pero pese a este esfuerzo y que se tendió una línea telegráfica hasta la ciudad de Cochabamba, la Colonia continuaba prácticamente aislada del resto de departamento.

Aislados, frustrados y sin mayores socorros e incentivos, los colonizadores del Chapare no pudieron expandir su radio de acción ni lograron atraer a otros grupos humanos a su seno. La prue-

ba es que la población de Todos Santos no aumentó en número en los años posteriores e incluso disminuyó a unas mil doscientas a principios de los 30s; aunque, hacia 1939, contaba, al parecer, con 1500 habitantes. Escaño, la Colonia, tenía una escuela, con tres maestros y con un promedio de 80 estudiantes. En su puerto atracaban vapores "de buen calado", como el "Parabanó", de Zeller Moller, el "Bolivia" de Suárez Hnos., y el "Chapare", de Abel y Roht.<sup>178</sup>

Tras la guerra del Chaco (1932-1935) y el surgimiento de corrientes nacionalistas portadoras de una nueva orientación geográfica y territorial, el Chapare sufrió una nueva revalorización. La alta cotización que alcanzaba la castaña y la madera, las posibilidades de producir azúcar y explotar petróleo surtieron efecto y obligaron nuevamente a volcar la mirada cochabambina, hacia su verde e inalcanzable refugio.<sup>179</sup>

En 1939, Napoleón Roca, organizó la "Colonia Polaca del Coni" (posteriormente "Presidente Busch"), en la margen derecha del Coni entre los ríos Efe y Sinaota, a fin de recibir inmigrantes polacos. Se esperaba recibir en ella por lo menos a trescientas familias.<sup>180</sup> En un principio, sin embargo, apenas se contaron con 23 colonos extranjeros de distintas nacionalidades; con ellos y los colonos nacionales la población subió luego a 100 "entre particulares, omisos y personal directivo competente".<sup>181</sup>

El Estado boliviano quedó a cargo de la conclusión del camino que avanzaba lentamente. El 14 de septiembre de 1926, como homenaje a la efemérides, se inauguraron los primeros 20 kilómetros y el 16 de marzo de 1932 hasta Aguirre. El camino al "Chimoré" se entregó oficialmente el 31 de julio de 1938 con una extensión de

178 Maldonado, Isacc. "Las Ubérrimas tierras del Chapare". en *El Imparcial* (Cochabamba) 10 y 15 de junio de 1939.

179 Ver al respecto las editoriales del diario local "El Imparcial", del 16 de junio y 26 de septiembre de 1937.

180 *El Imparcial* (Cochabamba) 6 de agosto de 1939. P. 18

181 Urquidí, Guillermo. Op. Cit. p. 364



114 Km. El 4 de abril de 1940, se inauguró el tramo hasta San Antonio y en 1942 hasta Todos Santos. El trayecto al Beni se redujo de 15 días a sólo 8 días y a San Antonio a horas, lo que anteriormente llevaba fatigosos días.<sup>182</sup>

Un año atrás, durante la presidencia del General Enrique Peñaranda, se había fundado, en cumplimiento de la ley de 2 de diciembre de 1941, Villa Tunari, en el mismo punto que había existido anteriormente la Misión de San Antonio, fundiéndose muy simbólicamente la historia colonizadora con la misional.

Con la facilidad que prestaban los caminos y las oportunidades de acceder a una tierra que escaseaba en los valles, empezaron a llegar, aunque lentamente, nuevos contingentes de migrantes, que se asentaron en las proximidades de la carretera. Además se fortalecieron los anteriores asentamientos, con excepción de Todos Santos, hasta entonces el núcleo humano y productivos de mayor importancia en el Chapare tropical. En 1946, el río Chapare desvió su curso inundando el puerto y los plantíos aledaños, obligando a algunos colonos a trasladarse a las proximidades de los ríos Chipiriri y San Miguel. El nuevo asentamiento no logró sin embargo alcanzar las luces del anterior. Villa Tunari, liberado de las ataduras de la Misión, por su parte, se tornó en un centro administrativo y comercial, sobrepasando a otras poblaciones.

Los datos respecto al cultivo y producción de coca en Bolivia son siempre esquivos y contradictorios. Lo único claro es que antes de 1952, La Paz dominaba el panorama, mientras que la posición cochabambina era secundaria. El Censo Agropecuario de 1937-1938, reveló al respecto que a los yungas paceños les correspondía el 97% de la producción anual de coca, mientras que Cochabamba participaba solamente con el 1%. Dentro del trópico, la mayor parte de la coca, un 88%, procedía de los "Yungas" de Totora (Carrasco)

<sup>182</sup> *El Imparcial* (Cochabamba) 3 de agosto de 1938, p. 7

y un escaso 1% de los del Chapare.<sup>183</sup>

Otros datos posteriores, de 1949, elevaban el porcentaje cochabambino al 10%, mientras que un nuevo Censo Agropecuario realizado en 1950, estimó que mientras La Paz produjo 1.869 toneladas métricas, Cochabamba alcanzó a 932,4 toneladas, con un 33,24% del total nacional. En este Censo por primera vez se registraba que la provincia Chapare sobrepasaba en producción a la de Carrasco. En efecto, del total regional, un 70,30% correspondía a la primera de las nombradas y el restante 69,70% a la segunda.<sup>184</sup>

Resulta difícil saber si este incremento cochabambino y del Chapare en particular puede atribuirse a un aumento real en la superficie cultivada en la productividad de la tierra, o, por el contrario, era producto de las deficiencias de otros censos en registrar el movimiento del trópico de Cochabamba. Sin embargo, es claro que otros centros cocaleros, como los "Yungas" de Tiraque no pudieron resistir la competencia chapareña que ahora contaba con un camino que ellos carecían.

Un otro Censo, esta vez de carácter poblacional, evidenciaba por su parte, un lento crecimiento en relación a los registros de un procedimiento similar realizado en 1900. De acuerdo con el Censo Nacional de este último año, Tablas resultaba el área más poblada del trópico, con 1447 habitantes, respectivamente. Vandiola, entonces cantón de la Provincia de Punata, tenía 441, Arepucho 352, Icuna 233 y Mendoza 175, para mencionar las concentraciones humanas más importantes. En total, sin contar a los indígenas dispersos, vivían permanentemente<sup>185</sup> en toda la dilatada extensión del bosque húmedo cochabambino, unas 5.000 personas.

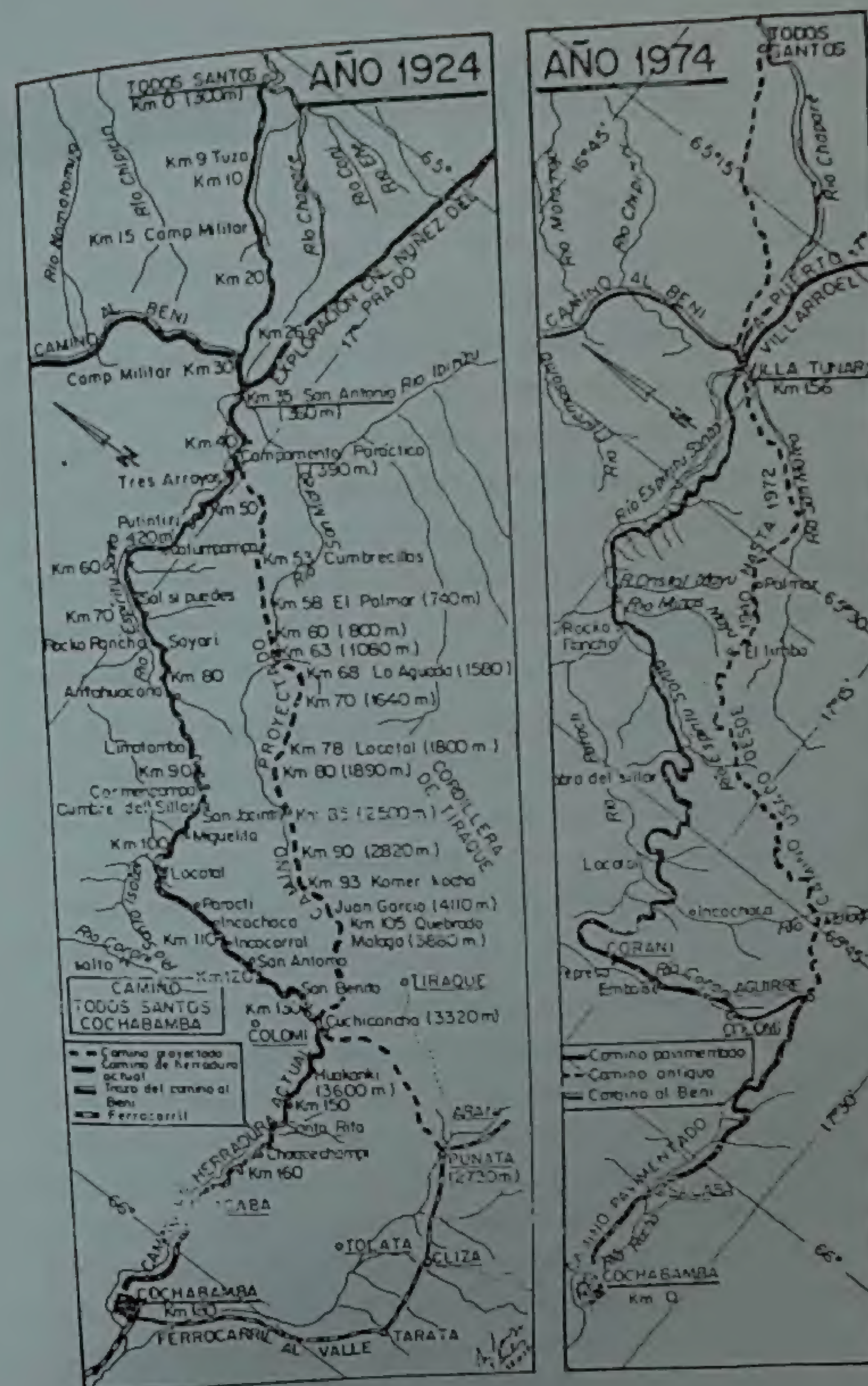
<sup>183</sup> Carter, William y Mamani, Mauricio. *Coca en Bolivia*, La Paz, Juventud, 1986, p. 80, en base a datos oficiales.

<sup>184</sup> Ministerio de Asuntos Campesinos y Agropecuarios. OEA y EAO. *1 Censo Agropecuario 1950*. La Paz, 1985 pp. 101 y 187



Al promediar el siglo XX, el trópico cochabambino se aproximaba en cambio a los 12.000 habitantes, además de unos 2.000 Yuracarés. Dos centros urbanos resaltaban en medio de la dispersión rural: Villa Tunari, la antigua misión de San Antonio, con 519 habitantes y Todos Santos, fruto de los recientes avances colonizadores, con 408 personas. Precisamente el fenómeno de la duplicación, en medio siglo, de la población del trópico, era atribuible mucho más a los contingentes de colonizadores que lentamente empezaban a llegar hasta sus bosques, que al natural crecimiento vegetativo.

165 Existía igualmente una población flotante. En el caso del vice cantón Mendoza, por ejemplo, Federico Blanco se refiere en su *Diccionario Geográfico de Cochabamba*, publicado en 1900, a que también se hallaban "numerosos colonos o peones que los propietarios, llevan (temporalmente) para recoger la coca y otros trabajos" p. 94



Caminos al trópico.  
Fuente: Rodolfo Pinto Parada, "Rumbo al Beni".



## EPILOGO

En noviembre de 1959, René Cuadros Quiroga publicó en el diario cochabambino "El Pueblo", el Memorial presentado meses antes a consideración de la Corporación Boliviana de Fomento (CBF), organismo estatal encargado de promover el desarrollo económico. Su Informe, relativo a la colonización del trópico cochabambino y la vinculación con el Beni, postulaba la apertura de vías de comunicación para consolidar la "penetración" en los llanos chapareños y fortalecer el comercio con el Beni. Una de ellas iría desde Villa Tunari hasta Puerto Villaroel; la segunda llegaría hasta Limoquiye (*"punto central de acceso fluvial al Beni"*) y la tercera a Puerto San Francisco.

Del trío de tareas que los cochabambinos se habían impuesto para el trópico: Caminos, Colonización y Conversión de los indígenas, Cuadros Quiroga, ya no tenía obligación de mencionar el tercero; los Yuracarés, acosados por la sociedad criolla, habían desaparecido de la zona, conservando sin embargo el dominio en la región del Isiboro-Sécure.

Tras casi dos siglos de intentos y frustraciones en 1942, se entregó oficialmente el camino hasta Todos Santos, el cual fue aprovechado por espontáneamente "colonizadores" espontáneos para establecerse en las proximidades de este puerto y Villa Tunari. Por lo menos una docena de Colonias estaban registradas hacia 1959, aunque su población había disminuido respecto a 1946 (año que se desbordó el río Chapare), cuando contaban entre 100 a 200 familias cada una. Al finalizar los años 50s, existían igualmente pequeños asentamientos, alentados por el Gobierno, hacia el norte del río Chipiriri, Chimoré y Puerto San Francisco.



Resultaba que, precisamente a las tierras que parecían más fértiles y menos expuestas a inundaciones y cambios del curso de los ríos, no se podía llegar fácilmente. La propuesta de Cuadros Quiroga buscaba llamar la atención de los poderes públicos a extender la frontera agrícola, sacándola de aquellas zonas que formaron la primera avanzada de haciendas cocaleras en Espíritu Santo, de misiones en San Antonio y colonización en Todos Santos, realizada entre fines del Siglo XVIII y principios del XX.

En 1952, las condiciones políticas habían cambiado en Bolivia, transformando al Estado en un protagonista de la renovación económica del país. La nueva visión estatal se asentaba igualmente en un programa de integración de las regiones periféricas del Oriente con el Altiplano y los Valles. Además, con la aerofotogrametría traída por los norteamericanos, recién se pudo disponer de mapas exactos que facilitaban el diseño de caminos y los asentamientos humanos.

De cara a esta situación, el plan de Cuadros Quiroga no parecía por tanto descabellado.

En todo caso, a partir de 1963, el Gobierno Nacional dio mayor impulso a la colonización del Chapare Tropical. En 1967 ya se contabilizaron 54 colonias con 24.381 personas. Igualmente se inició el diseño y posterior construcción de una carretera asfaltada a Villa Tunari y desde allí a Puerto Villaroel, la misma que se entregaría en su primer tramo en 1972 y en el segundo en 1973. Atraídos por la posibilidad de contar con tierras y expulsados por el deterioro de la economía campesina, un importante flujo migratorio empezó a orientarse hacia el trópico cochabambino que experimentó un importante crecimiento poblacional. El censo de 1976, registró a 31.160 personas en esa región.

Pero el salto más espectacular se produjo recién en los 80s, cuando surgió para la coca, convertida en el principal cultivo, una

demanda distinta a la tradicional: la proveniente de la cocaína. Miles y miles de colonizadores y personas atraídas por los efectos del auge económico se trasladaron hacia el trópico cochabambino extendiendo y consolidando la frontera agrícola; incluso más allá de lo que Francisco de Viedma había soñado en las postrimerías del siglo XVIII.

El cultivo de coca presentó en esos años un salto cuantitativo enorme. En 1972, Cochabamba, principalmente desde el Chapare Tropical, ya producía entre el 65 y el 73% del total nacional. Lo importante a destacar es que la coca no constituía todavía el principal cultivo chapareño, pues era sobrepasada levemente por el plátano y se situaba muy cerca del arroz. Según una investigación del Instituto de Estudios Sociales y Económicos (IESE) de la Universidad de San Simón, en 1971 se llevaron 117.558 tambores de coca chapareña de 22,7 kilos cada uno, hasta Cochabamba. De allí se expidieron 60.343 (51,33%) tambores a otros departamentos.<sup>186</sup> La coca "amarga", como se la llamaba en el siglo XIX, daba señales de su capacidad de conquistar mercados anteriormente reservados a la "dulce" coca paceña.

Tres factores al menos son corresponsables de este fenómeno: a) Las mejores condiciones de transporte que alentaron la migración b) El combate a la malaria entre 1950-1955, que alejó uno de los mayores peligros que durante décadas había constituido un endémico freno a los asentamientos humanos c) La crisis de la economía hacendal de los yungas cocaleros paceños, tras la Reforma Agraria de 1953.

A diferencia de lo que había sucedido durante el auge de los Yungas paceños donde las grandes y medianas haciendas que dominaron la producción antes de la Reforma, compartiéndola con comunidades indígenas aimaras, en Cochabamba, en el momento que se iniciaba en los 70s el auge cocalero y se incorporaban las lla-



nuras para su cultivo, predominaba -como hasta hoy- la pequeña producción campesina parcelaria.

La paradoja de la historia, es que la conquista de este territorio, no fue realizada por las élites tradicionales cochabambinas, que habían esperado por décadas que en el trópico se organizaran las condiciones infraestructurales para convertirlo en una extensión natural para sus negocios comerciales y una agricultura extensiva, que no podían alcanzar en los valles. Cuando ellas, gracias al curso estatal, se crearon, fueron más bien campesinos mestizos y indígenas, los que, si se quiere, se mostraron mucho más oportunos y audaces, arrebatándoles el control del este anhelado dorado.

186 IESE. *Informe Preliminar. Producción y Comercialización de la Coca.* Cochabamba, UMSS, 1972

## INDICE

INTRODUCCION .....	5
I CREANDO UN TERRITORIO, siglo XVIII .....	11
Conversores de almas y mercancías .....	15
Problemas misionales .....	23
II INCERTIDUMBRE REPUBLICANA, 1825-1906 .....	39
Coca en los Yungas cochabambinos .....	50
III COMERCIO AL BENI Y PUERTOS	
TROPICALES, 1897-1913 .....	55
Una plaga de camineros .....	55
La frustración de Patiño y la crisis comercial .....	74
IV RETORNO MISIONERO, 1904-1920 .....	79
V EL ESTADO DE APRONTE, 1920-52 .....	91
Tras las huellas de un camino .....	100
El porvenir del Chapare .....	106
EPILOGO .....	111



Se terminó de imprimir el mes de Julio de 1997, en  
**IMPRESIONES POLIGRAF**, Sucre E-0843  
Telf.: 51468 - 59906 - Fax: 51468 - Casilla: 3881  
Cochabamba - Bolivia



# GUSTAVO RODRÍGUEZ OSTRIA

Licenciado en Ciencias Económicas (1977) en la Universidad Mayor de San Simón en Cochabamba. Posteriormente cursó estudios de Maestría en Ciencias Sociales (1979-1980) en la Sede Ecuador de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLASCO), donde obtuvo Maestría en Historia Andina en 1991.

En la Universidad Mayor de San Simón, (Cochabamba), ha desempeñado diversos cargos, entre ellos el de Decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociología (1992-1995).

En 1990, ganó conjuntamente con Humberto Solares, el premio Municipal de Ensayo, trabajo que fue publicado con el título "Chicha, Cultura y Sociedad Oligárquica".

En 1991, el Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (ILDIS), editó su libro "**El Socavón y el Sindicato**", una historia de los trabajadores mineros bolivianos y luego (1993) "**Poder Central y Proyecto Regional**", una comparación entre Cochabamba y Santa Cruz en los Siglos XIX y XX.

En 1995, la Secretaría Nacional de Participación Popular editó su trabajo "**Estado y Municipio en Bolivia**" y la Facultad de Ciencias Económicas y Sociología de la UMSS, "**La Formación de una Región. Cochabamba y su Historia, siglos XIX y XX**". El mismo año, dentro la colección cultural centenario Cervecería Taquiña S.A. publicó "**El Lugar del Canto, Historia de Cervecería Taquiña S.A. 1892-1995**".

En 1996, realizó el libro "**Energía Eléctrica y Desarrollo Regional. ELFEC en la Historia de Cochabamba (1908-1996)**".

Ha publicado también diversos estudios sobre la Historia y la realidad contemporánea boliviana en revistas de México, Venezuela, Estados Unidos, Argentina, Ecuador y Bolivia.

Educ.

Reforma de la

FUNDACIÓN SIMÓN L. PATIÑO

984.23-R696h

Historia del trópico de Cochabambino  
1788 - 1972



\*1000139502\*